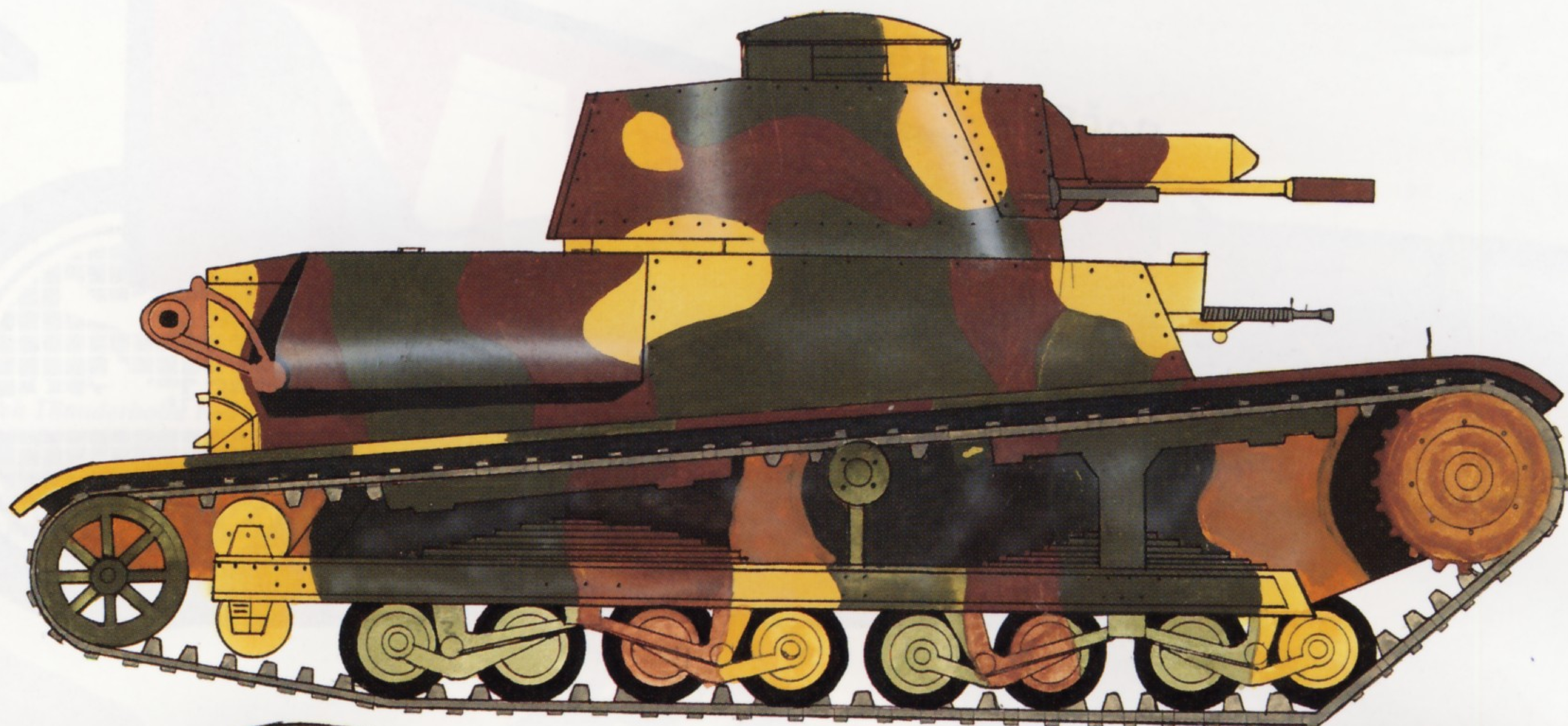
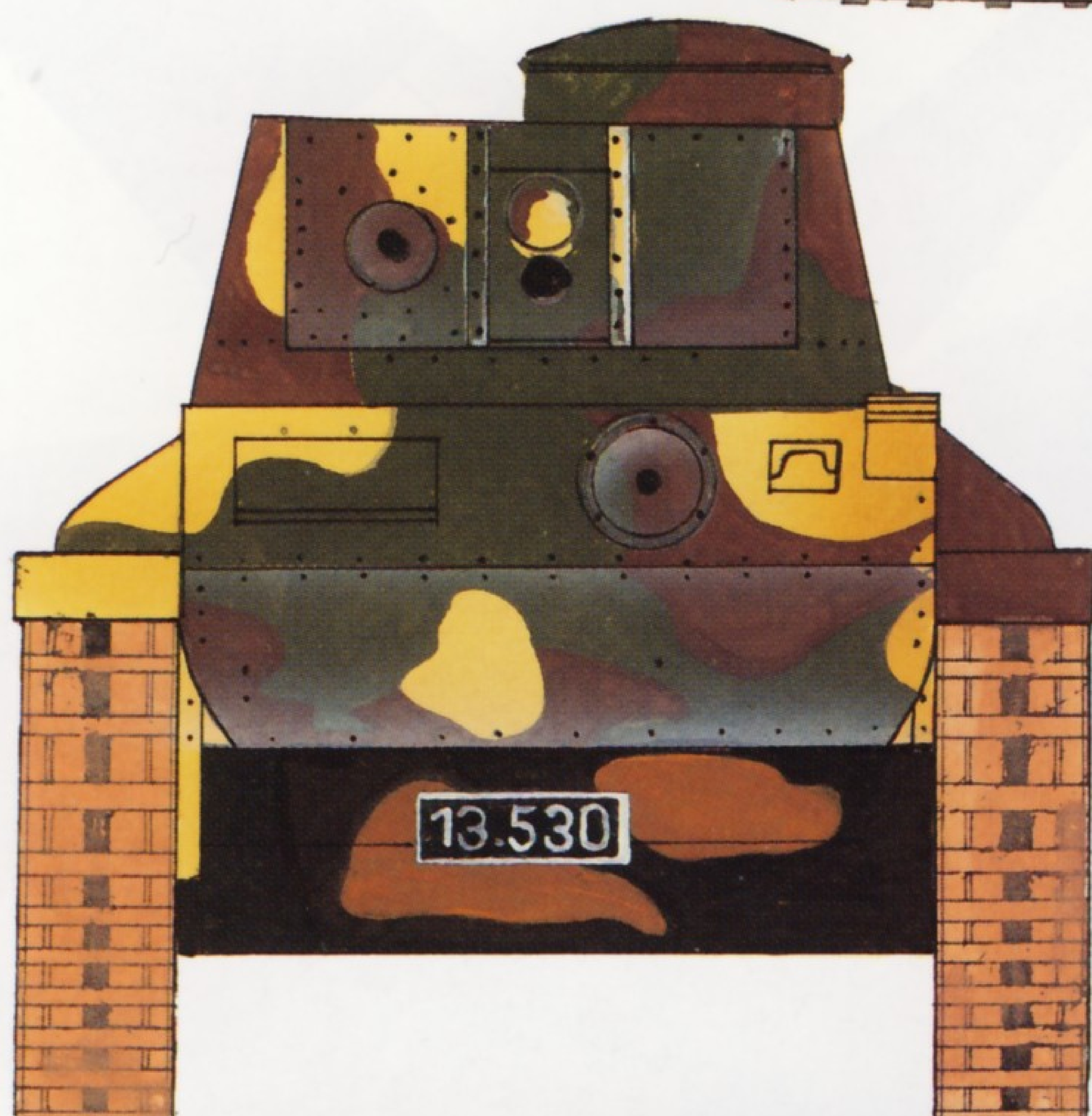
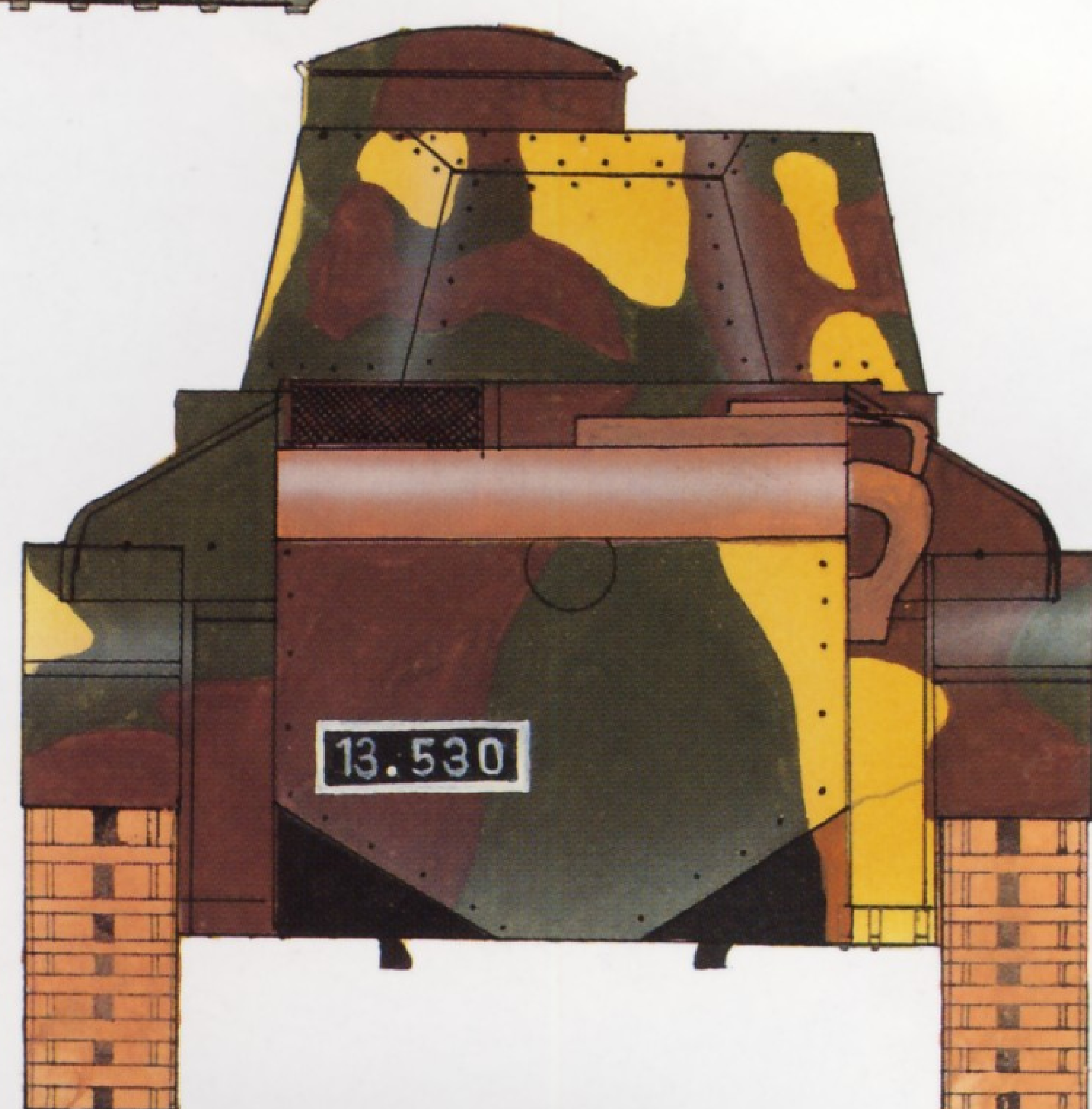
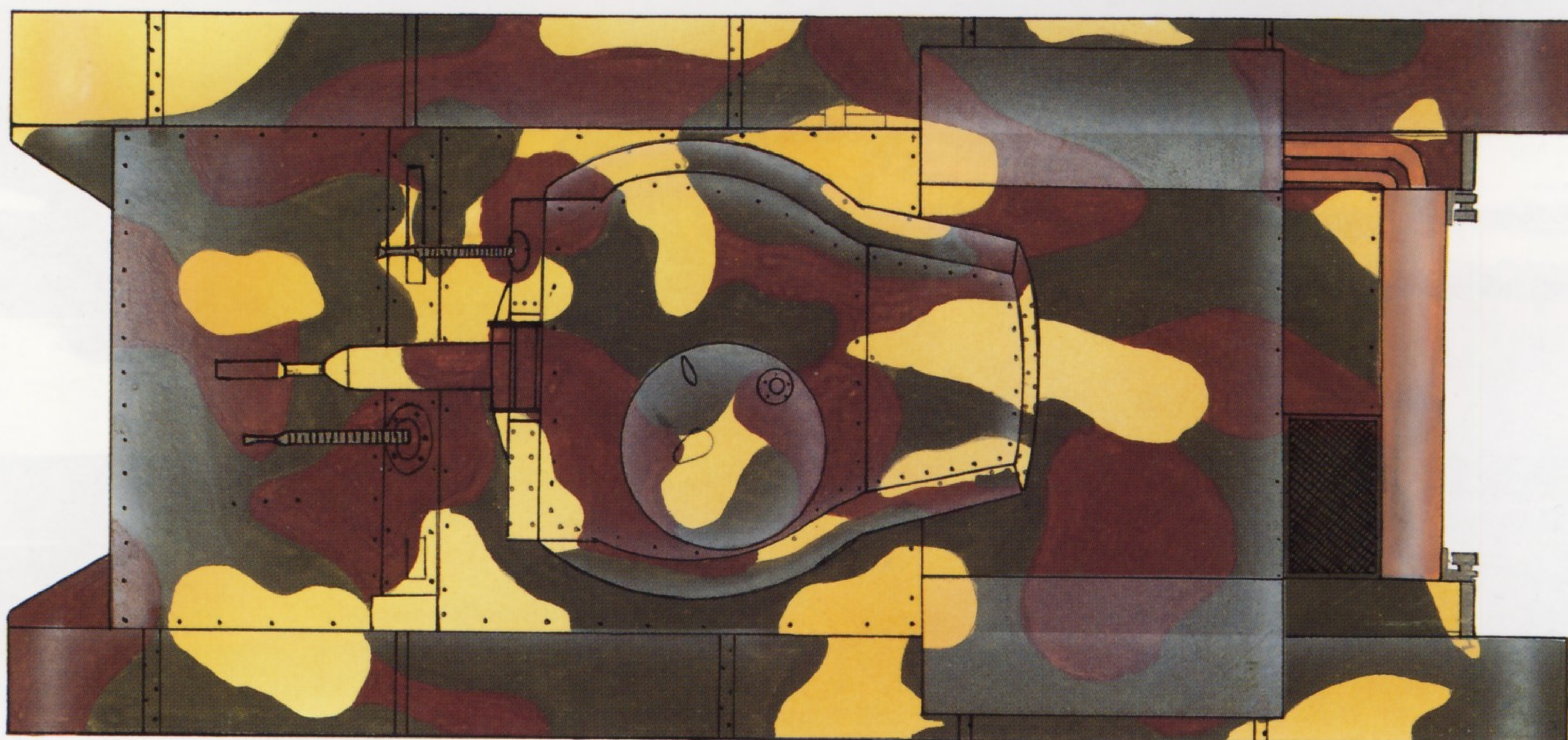

Ročník V. 1995
HPM
2

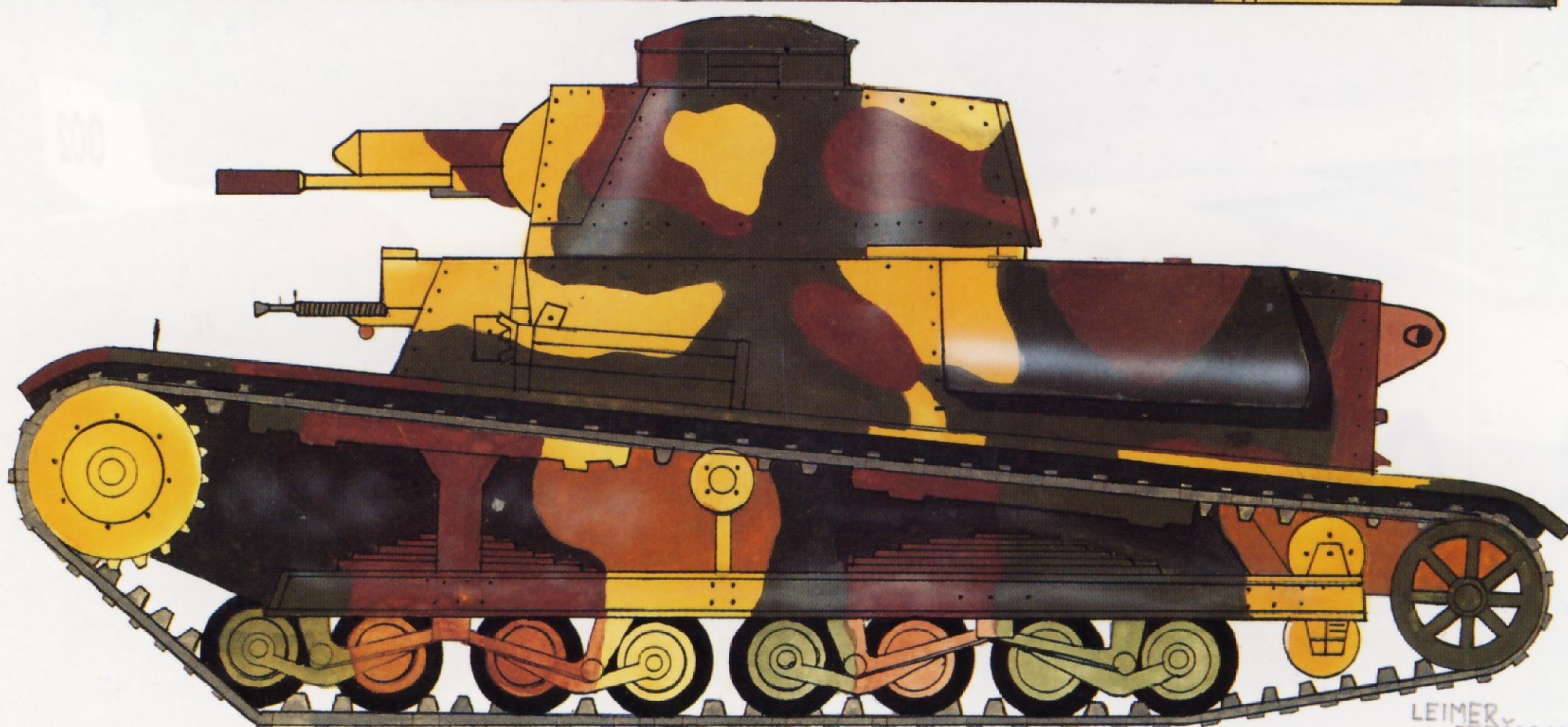




(1) *Československé lehké tanky typu LT-34 nesly standardní kamufláž té doby. Skládala se z nepravidelných polí tří barev, tmavě zelené, okrové a hnědé. Všechny vozy, zařazené do stavu armády byly vybaveny tabulkou s poznávacím číslem. Stroje, jichž používala armáda Slovenského štátu k výcviku si zřejmě ponechaly původní československou kamufláž a nebyly vybaveny výsostnými znaky.*









- HPM Historie a plastikové modelářství Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu - 46 642
- Registrační značka - Mk ČR 5340
- Vychází - měsíčně
- Vydává: HaPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
HaPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10
telefon: 02/737 98 92
Návštěvní den: středa 10.00-15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte - Inzerce HaPM

Tiskárna: Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210-1427

History and Plastic Modelling
issued monthly by HaPM Ltd.
Editorial & Advertising Offices HaPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
phone (+422) 737 98 92

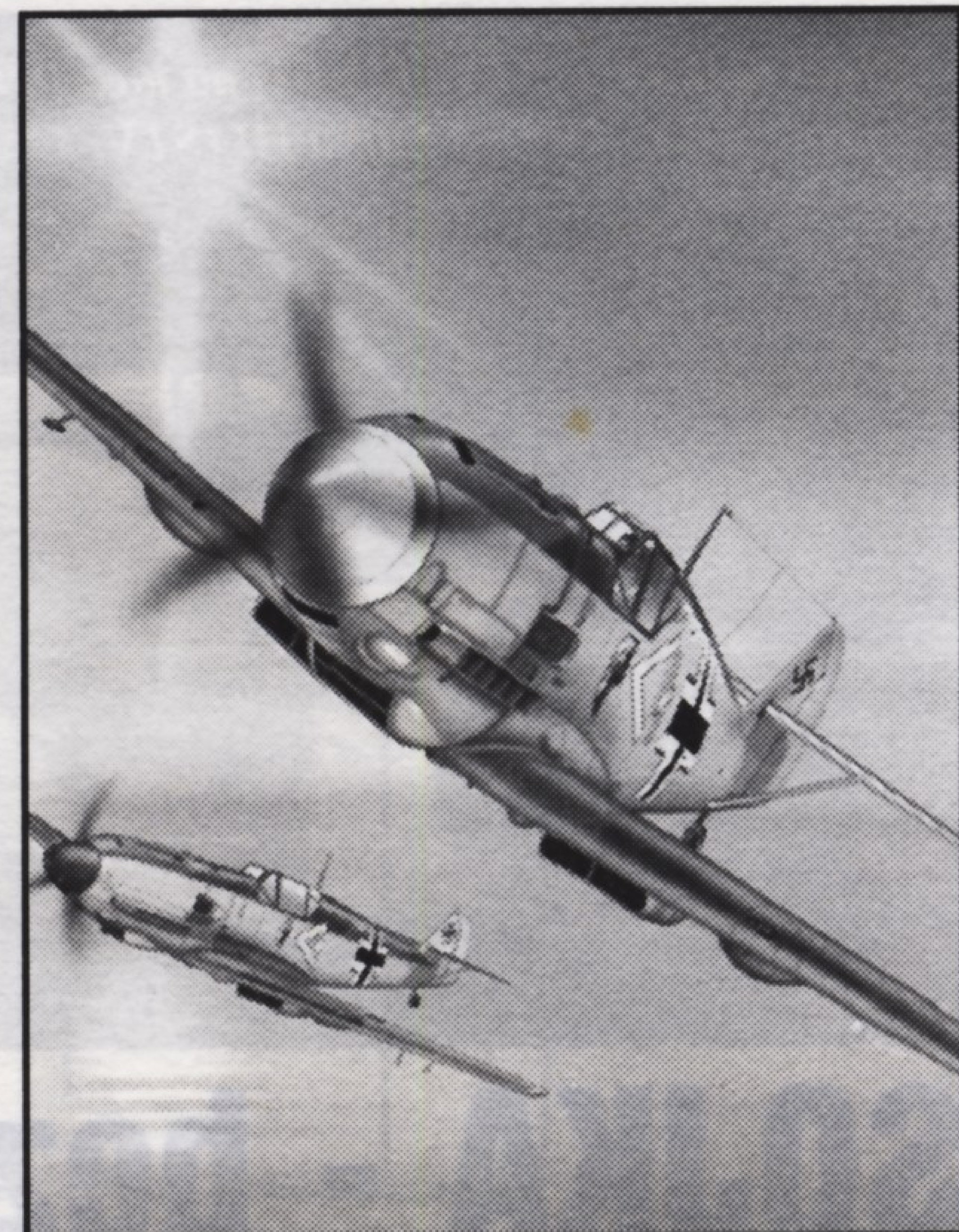
Editorial & Production Staff
- Managing Editor - I. Pejčoch
- Modelling Editor - V. Janovský
- Technical Editor - M. Mamula
- Art Editor - V. Leimer
- Graphic Editor - Jams

Printed in Czech Republic by Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice

Exclusive North American distribution through Condor Models Intl.,
3408 S. Harvey Ave., Berwyn Ill., U.S.A, 60402,
phone (708) 484-6815, fax (708) 484-8074

OBSAH:

Připravujeme do čísla 3/95
- **Thunderbolty v RAF (dokončení)**
- **M-22 Locuste**
- **Reinhard Heydrich jako stíhací pilot**
- **Ján Režňák: Slovenské eso č. 1 (informace ze sovětských archívů)**



Titulní strana: Prototyp č. 002 Sojky III/TV (foto F. Tesař) a B-52H 60-0052 (foto J. Martinec)

Vážení čtenáři,

jak jsme vás již informovali v prvním čísle tohoto ročníku, budeme přinuceni k mírnému zdražení našeho časopisu. Snažili jsme se stávající cenu udržet co nejdéle i přes stále vzrůstající nároky výroby, tiskárny i poštovní přepravy. Vyšší cenu tak bude zřejmě mít číslo 4/1995, ale dosud nejsme schopni uvést jakou, neboť děláme vše pro to, aby zdražení nebylo nijak drastické. Jak sami vidíte, oproti jiným periodikům, stále držíme poměrně nízkou prodejní cenu, což je naší hlavní snahou pro příště. Můžeme vám prozradit, že máme jediného placeného člena v trvalém pracovním poměru, ostatní jsou externisté. Takto stlačujeme režii, jak to jen jde. Pochopitelně bychom se neobešli bez řady přátel a spolupracovníků, kteří nám ochotně a s nadšením nezištně pomáhají. Těm chceme na tomto místě co nejvřeleji poděkovat za obětovanou práci i čas. Abychom vám zvýšení ceny kompenzovali, uvažujeme o rozšíření časopisu o 4 nebo 8 stran, což ale závisí i na vás. Mohou totiž vzniknout problémy se zaplněním dalších stran skutečně kvalitními články, proto se obracíme na vás čtenáře o pomoc při přípravě jak historických, tak modelářských článků. Uvítáme každého dalšího přispěvatele. Jak jste si mohli povšimnout, zavedli jsme novou službu pro čtenářskou obec, totiž pravidelnou rubriku seznamující s novinkami na našem trhu, uvedenými v předešlém měsíci. Budeme zde pravidelně prezentovat jak novinky z oblasti modelářské, tak knižní. Do budoucna zvažujeme i možnost prezentování audiovizuálních dokumentárních pořadů na videokazetách, které se začínají objevovat na volném trhu i ve videopůjčovnách. Na zajímavé tituly z této oblasti budeme přinášet recenze.

Těšíme se na další společné chvíle nad stránkami HaPM.

Vaše redakce



První Sojka III (STV. 125-01) na jaře 1991.
Spring 1991, the first Sojka III (STV. 125-01).

SOJKA - bezpilotní průzkumný komplet

Karel Heřmánek - text a výkresy
Josef Rokoský a kol. - fotografie

Potřeba leteckého průzkumu s co nejmenšími ztrátami donutila všechny vyspělé armády k používání průzkumných letounů-robotů. Jsme toho svědky v současné době v bývalé Jugoslávii, bylo to za války v Perském zálivu a permanentně je pro monitorování území protivníka používá Izrael - po USA největší výrobce kvalitních bezpilotních letounů.

I přes svou ne malou pořizovací cenu je takovýto letoun vlastně spotřebním materiálem oproti klasickému průzkumnému pilotovanému stroji. Cenná je okamžitá informace, jež je přenášena v reálném čase do pozemního řídícího stanoviště v zázemí. Tam je vyhodnocen televizní, noktovizní či termovizní obraz, vysílání cizích radiolokátorů nebo radiační situace v terénu.

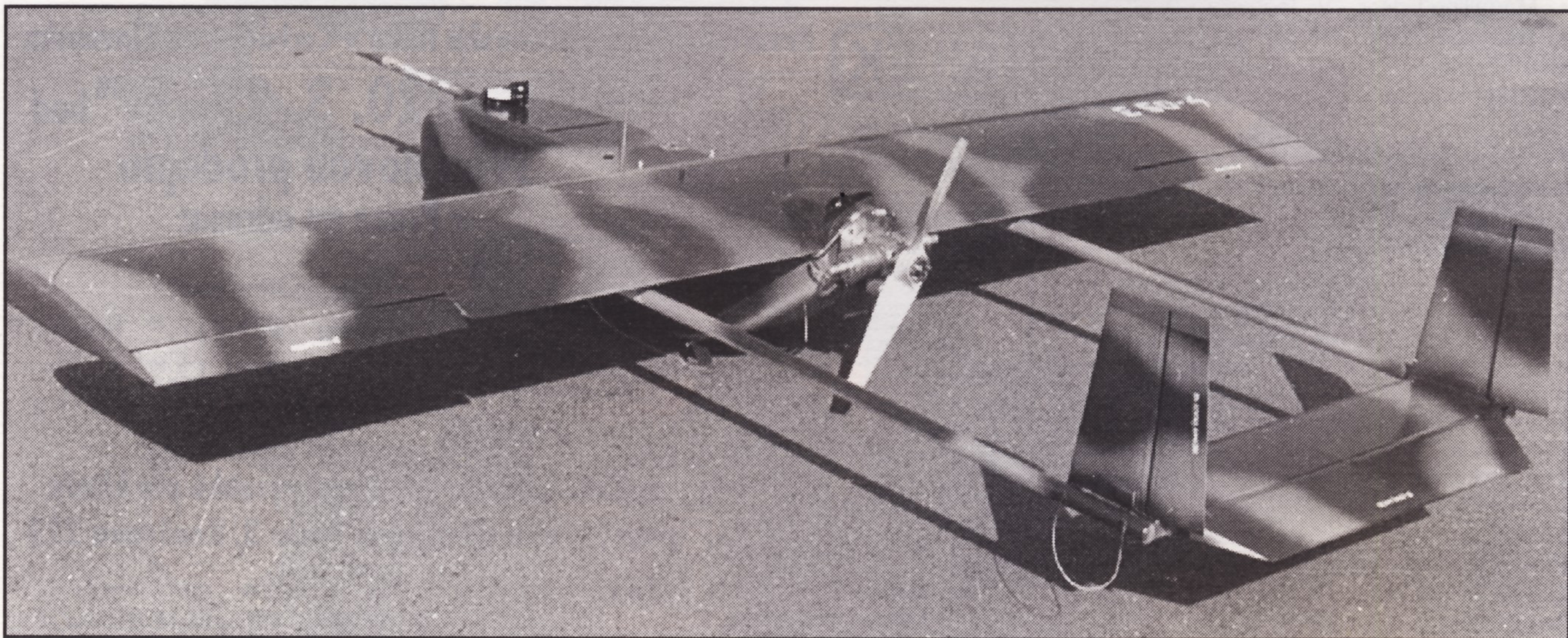
Bezpilotní letoun může též plnit úkoly vzdušného cíle nebo mít poslání klamného cíle, rušícího prostředku či k ničení pozemních cílů sebeobětováním.

SOJKA -V

U nás se obor bezpilotních prostředků začal rozvíjet kolem roku 1981. U jeho zrodu stál mezi mnoha jinými nadšenci i současný hlavní konstruktér SOJKY Ing. Jiří Kuzdas z Vojenského technického ústavu letectva a PVO ve Kbelích. Na jaře roku 1982 vzlétl první balzový model s konfigurací dnešních SOJEK. Na rozdíl od předcházejících typů měl již tlačné uspořádání pohonné jednotky a dvojici trupových nosníků ocasních ploch, mezi nimiž byla vetknuta vodorovná ocasní plocha (VOP). V tehdejším VÚ 30 KBELY (dnešní název viz výše) tímto začala více jak desetiletá etapa výzkumu a vývoje, krůček za krůčkem, izolovaně od poznatků okolního světa, jehož bezpilotní prostředky byly tou dobou již úspěšně bojově nasazovány.

Od počátku se stávala problémem pohonná jednotka - ostatně až do současnosti. První motor STIHL 051 AVLE nedostačoval a byl započat vývoj vlastního motoru M.10. Došlo i ke změnám na draku letounu. Původní segmentově dělený trup čtvercového průřezu E.50-4 (označení: Experimentální , 50 kg, výr. číslo 4) vystřídala lehčí celistvá laminátová skořepina s překližkovými přepážkami. Křídlo mělo obdobnou sklolaminátovou skořepinu tvarovanou ve formách a spojovanou překližkovou žebro-nosníkovou konstrukcí. Rozpětí se až do současnosti udrželo na kótě 4100 mm - je to dáno přepravitelností na armádních vozidlech. Vodorovné (VOP) i svislé (SOP) ocasní plochy shodné konstrukce ke křídlu pojila dvojice duralových trubek. Takto vypadala celá dlouhá výzkumná řada letounů označených E.50-12 až 30 a pojmenovaných SOJKA -V („vé", nikoli římská 5). K nejslavnějším patřila maskovaná SOJKA E.50-12 a později na přelomu devadesátých let E.50-29 a -30, jež vykonaly mnoho zkušebních letů.

Jak startovat padesátikilogramový letounek? „Modelářovu ruku" nahradila krátká rampička upevněná na korbu nákladní Avie, jež se rozjela na startovní (vzletovou) rychlost SOJKY a letoun byl na povel odpoután. Osádka auta i pilot letounu u řídícího pultu zažili nejednu horkou chvíli, když se SOJKA po odpoutání propadla před vozidlo a pomalu


„Sojka V" (E.50-4) v hnědo-pískovo-zelené kamufláži shora a světle modré zespod. (r. 1986)
The Sojka V (E.50-4) in the Brown-Sand-Green camouflage, with light Blue undersurface (1986).

SOJKA III/TV

Motor M. 115 Z (20,5 kW)

STV.145-001 (1994) 1. PROTOTYP

M 1:48

AB CDE FGH

Vrtule V-125

HK 94

0 1 2 3 m

A-A B-B C-C D-D E-E F-F G-G H-H

nabírala výšku či provedla „odval". To byly začátky. Pro taktické použití byl vyvinut v Trenčíně raketový katapult ukotvený na valníkové Tatře T-148 udílející vzletovou rychlost SOJCE v jakémkoli skrytém místě v terénu. Tuto neprobádanou technickou oblast pronásledovalo mnoho obtíží. Při zkouškách v návaznosti na elektronický a přenosový systém autopilota letounu prožilo krátký, několikasekundový „život" v roce 1989 a 1990 několik SOJEK - E.50-24, E.50-25 a E.50-26. Po nalezení vhodného rychlého automobilu a pro zlevnění startů se v roce 1990 vývojový tým vrátil k dočasnému náhradnímu způsobu startů z rozjetého vozidla. Tentokrát to byla a do současnosti se používá výkonnější varianta LIAZu, Typ 110.870. Modelář jistě uvítá nenáročnou přestavbu LIAZu v měřítku 1:48 Montisystému Kovozávodů Semily, nyní firma VISTA z LIAZu 100.551 Speciál Turbo (typ 08-1,2, 3 - tahač) nebo LIAZu 110.470 Petrol (typ 09), či LIAZu Paříž - Dakar.

Pokud zvolíte miniaturní maketu HO 1:87, máte též velký výběr ve vozidlech LIAZ firmy IGRA.

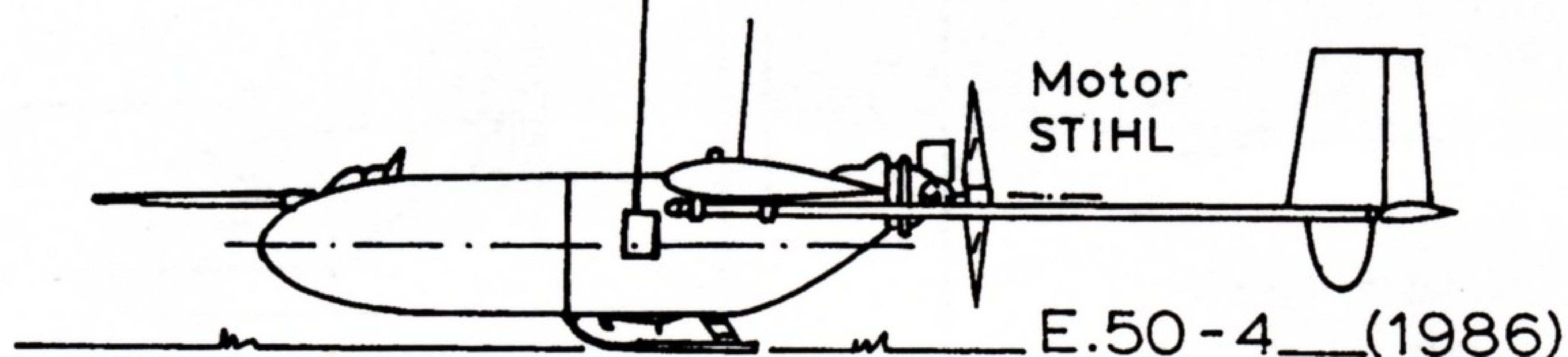
Od startu je již jen „krůček" k bezpečnému přistání. Ostatně - vzletět může, přistát musí!

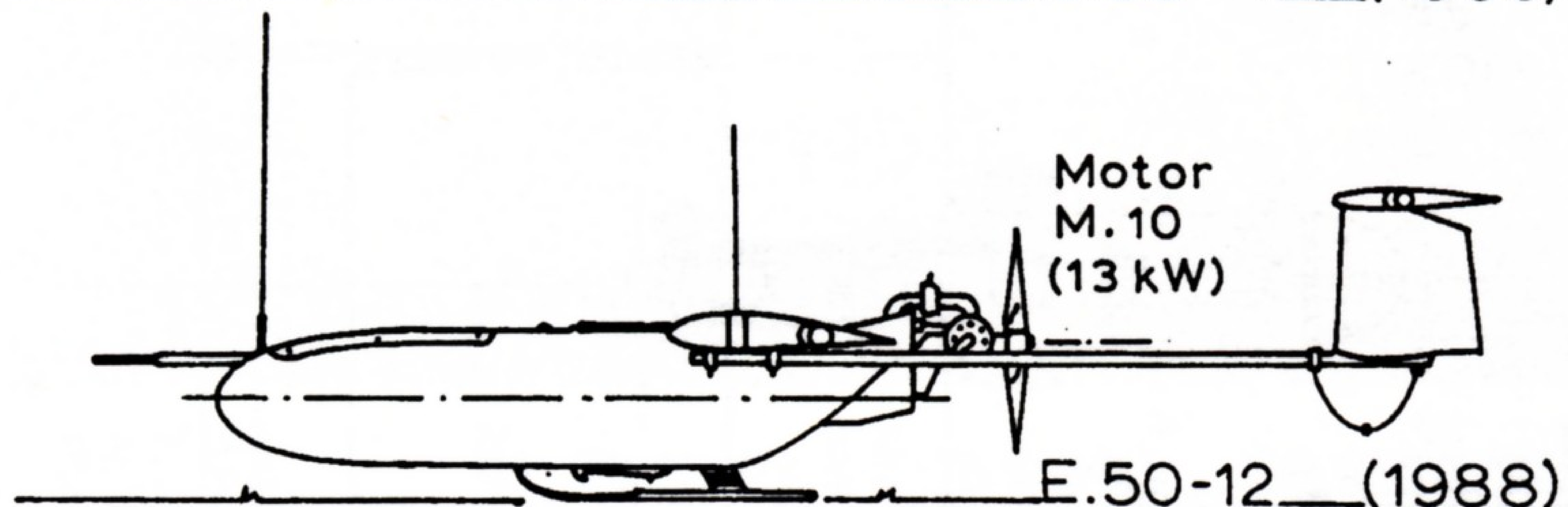
SOJKY pilotovali ze svého bezpečného křesla zkušení modelářští reprezentanti pan Stanislav Veit nebo Ing. jiří Mikulec, jimž nedělalo problém i přes vzrůstající hmotnost (až 83 kg) přistávat na lyžový podvozek. Ale co v normálním budoucím provozu? Proto byly letouny opatřeny záchranným a později přistávacím padákem. Všechna vylepšení a zdvojování systémů vedly však ke zvyšování hmotnosti našeho létajícího robota. Rokem 1990 byla ukončena etapa „výzkumu" a přikročeno k „vývoji" SOJKY -V označené nyní E.80.

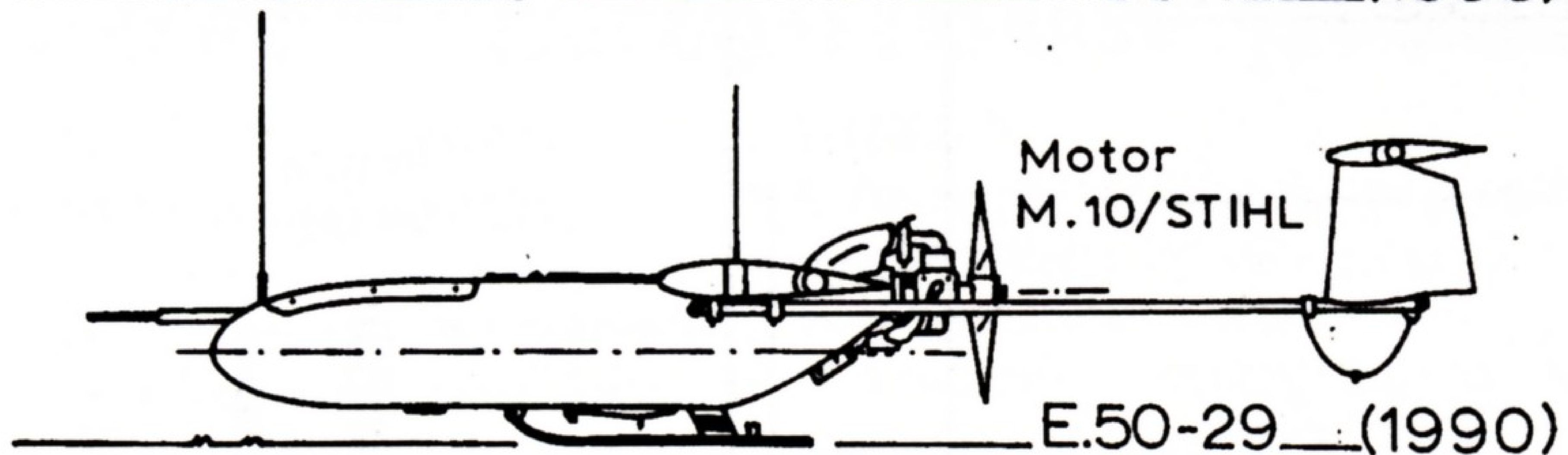


Startovací zařízení se Sojkou III/TV č. 07 na podvozku Tatra T815 VPK 15170, 4x4.
The Sojka III/TV No. 7 on the launching device mounted on the Tatra T815 VPK 15170, 4x4.

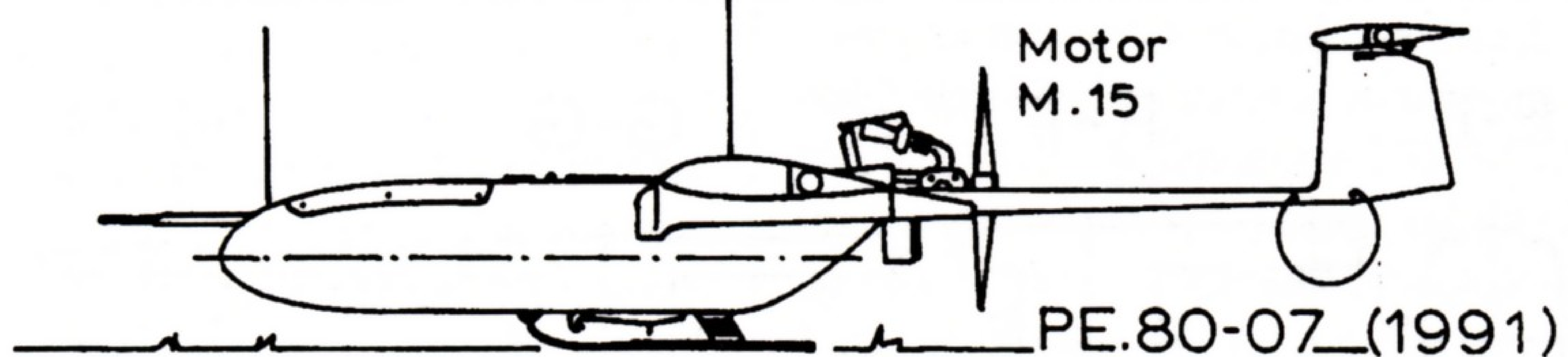
SOJKA V



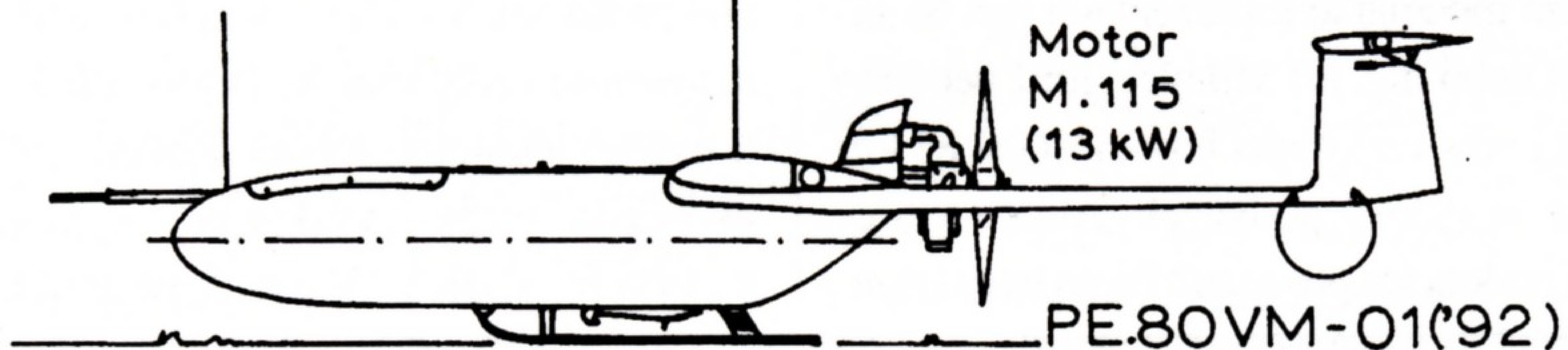


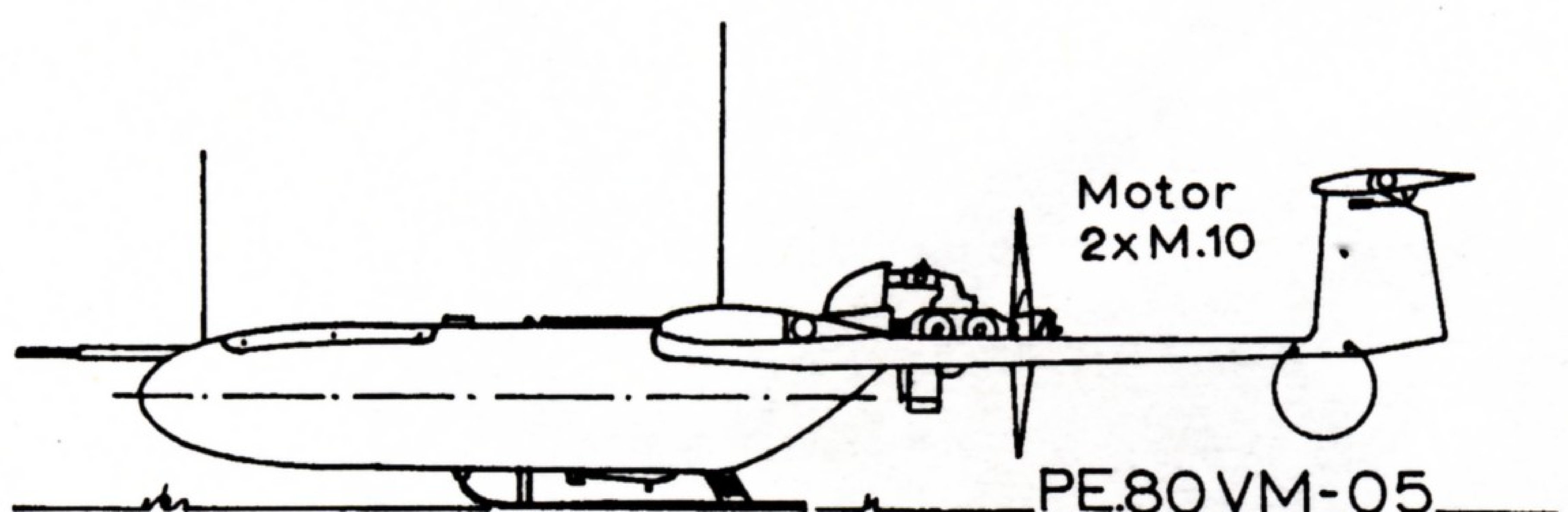


SOJKA V - PROTOTYPY

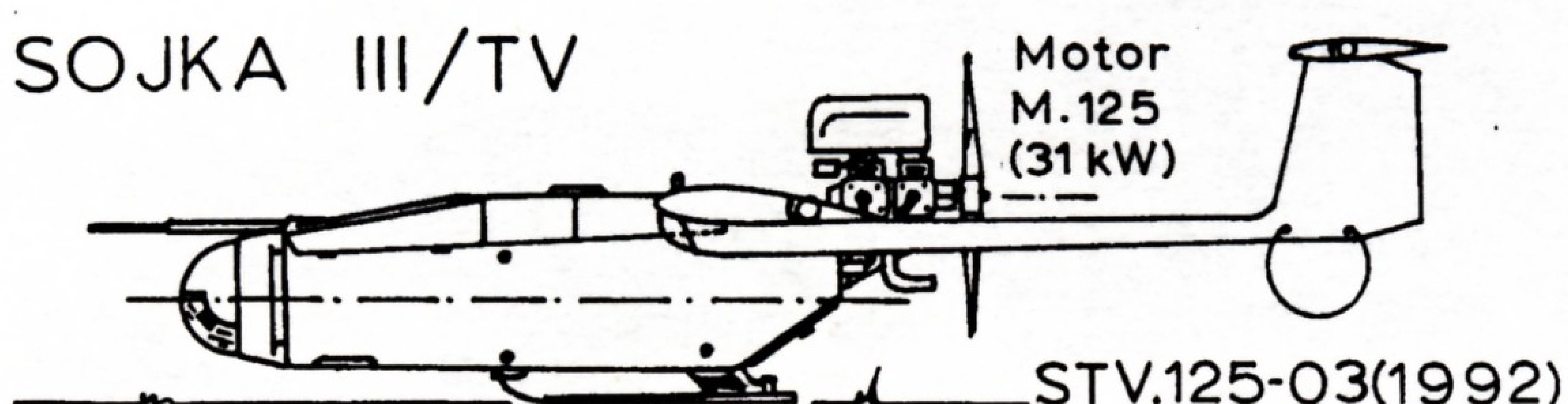


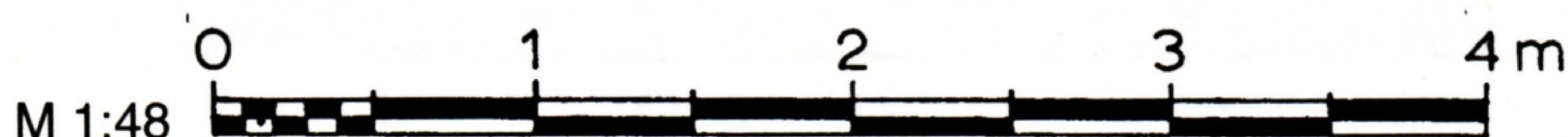
SOJKA VM - PROTOTYPY MODERNIZOVANÉ





SOJKA III/TV





SOJKA - V/VM

Rokem 1990 byla ukončena etapa „výzkumu" a přikročeno k „vývoji" SOJKY -V, označené nyní E.80. Pracovníci Aeronu Brno připravili novou technologii - sendvičovou poloskořepinovou konstrukci letounu. Zmizely duralové kruhové „ocasy" a nahradily je celistvě řešené sklolaminátové, obdélníkového průřezu. Povrch letounu již neprozrazovala jeho mírně průsvitná konstrukce - zmizela překližková žebra i přepážky. Okrový odstín laminátu však zůstal.

Letouny poháněl nový motor z ÚVMV Praha, označený M.15. Startovalo se opět z LIAZu ke zkušebním letům, ale „normální" způsob vzletu představovala modernizovaná třináctimetrová rampa na Tatře T-148. Mobilní řídící stanoviště bylo zabudováno ve skříňovém vozidle PRAGA PV-3S.

Prototypů PE.80 s motory M.15 bylo v roce 1991 vyrobeno několik, s určením „letecký terč". (pozn. Na starých E.50 byl proveden nácvik zteče vrtulníkem Mi-24 D i L-39 ZA, ale SOJKU se pro její obratnost a malé rozměry nepodařilo sestřelit). Původně uvažovaná hmotnost 80 kg byla opět překročena. Pár prototypů PE.80 bylo prodlouženo o 140 mm pro montáž uživatelského vybavení (kamery, ...) a osazeno silnějšími modernizovanými motory M.115. PE.80-05 létal dokonce s upraveným čtyřválcem vzniklým spřažením dvou motorů M.10 a se zdvojenou vrtulí. Prodloužené verze přeznačené PE.80VM obdržely kamufláž shora zelené a pískové barvy, zespodu pak světle modrou.

Se systémem SOJKA -V/VM se poprvé začalo používat tzv. dohledávací vozidlo. Jedná se o terénní UAZ-469 vybavený ochranným střešním rámem pro transport demontovaného letounu a vystrojený ženijním vyprošťovacím nářadím a hasicími přístroji. Úloha tohoto vozidla spočívá ve vyprošťování letounu přistanuvšího na padáku do hustého porostu a jeho dopravě v jakémkoli stavu zpět na stanoviště.

SOJKA - III

Bezpilotní letounky „křižující naše nebe" patrně vzbudily zájem v sousedním Maďarsku. Spolupráce se datuje krátce před zlomový rok 1989 a vyústila dnes v mnohem dokonalejší podobu SOJKY, označené římskou číslicí III.

Konstrukce nosných ploch byla již technologicky vyvinuta a odzkoušena, změny doznal účelově řešený hranatý trup s prosklenou polokoulí na přídi. První dva exempláře SOJKY III vyrobené v roce 1991 a označené STV.125 (Sojka televizní, 125 kg) s čísly 01 a 02 mají křídla, VOP i trupové ocasní nosníky plně převzaty od SOJEK VM. Nosníky však záhy zvětšily svůj průřez i tvar SOP, jež se do konce „výzkumu" v roce 1993 nezměnil.

Motor opět doháněl nárůst hmotnosti draku s vybavením a vznikl tak jednatřicetikilowatový čtyřválec M.125, modernizovaná odnož



Původní provedení startovací rampy s podvozkem Tatra VVN 26 265 8x8.1 R se startujícím bezpilotním letounem Sojka III/TV (STV.125-04) 29. 9. 1992.
The original launching device on the Tatra VVN 26 265 8x8.1 R chassis. Start of the Sojka III/TV (STV.125-04) is under way 29. 9. 1992



Sojka V (E.50-23) při zkušebním měření v r. 1990. Letoun je v přírodních barvách laminátu, spodek trupu a doplňky na křídle a SOP červené s černým pruhem.
The Sojka V (E.50-23) during measuring test in 1990.

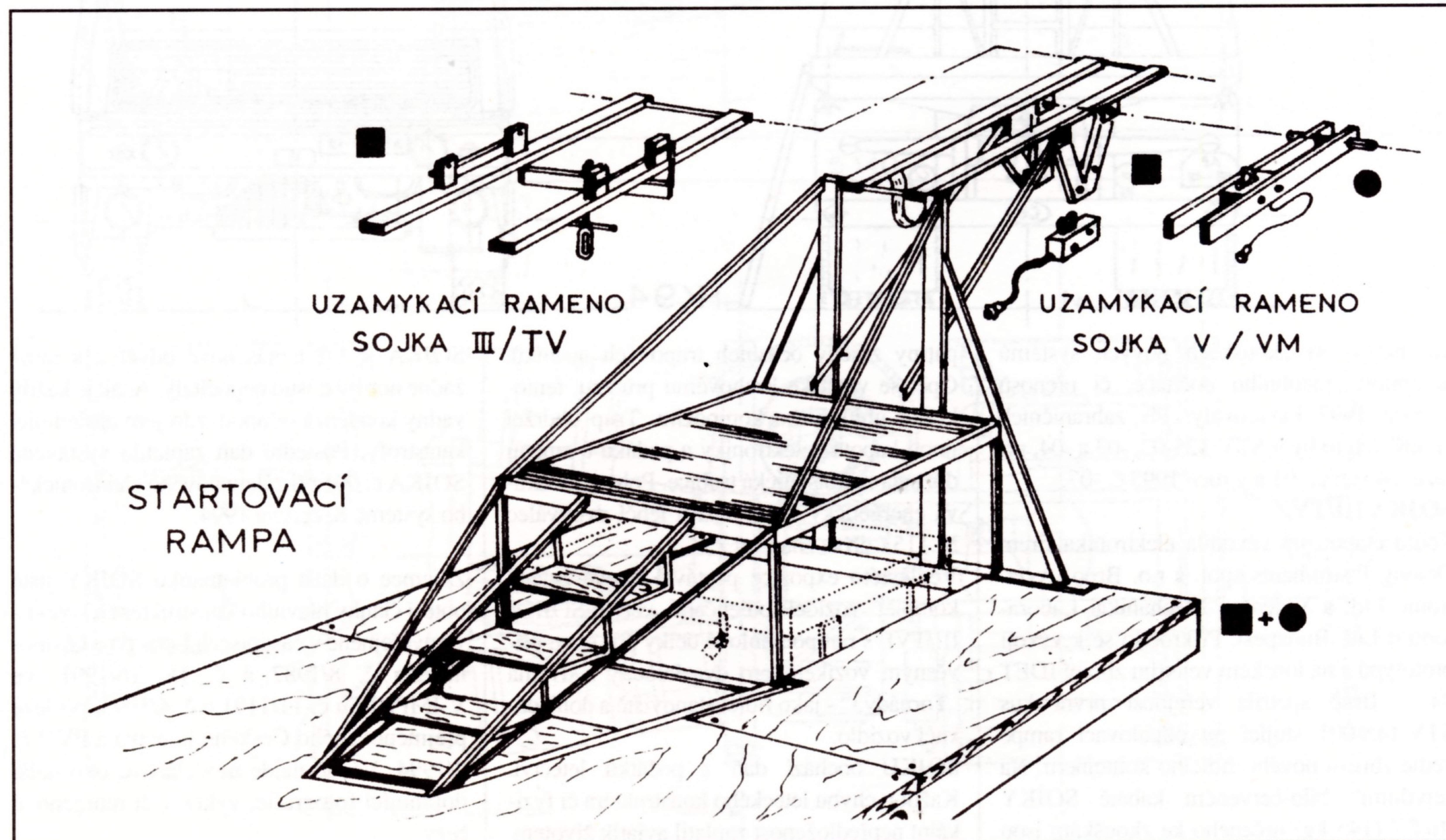
původního M.115. SOJKA - III dosáhla závratné stoupavosti u země 9 m/s.

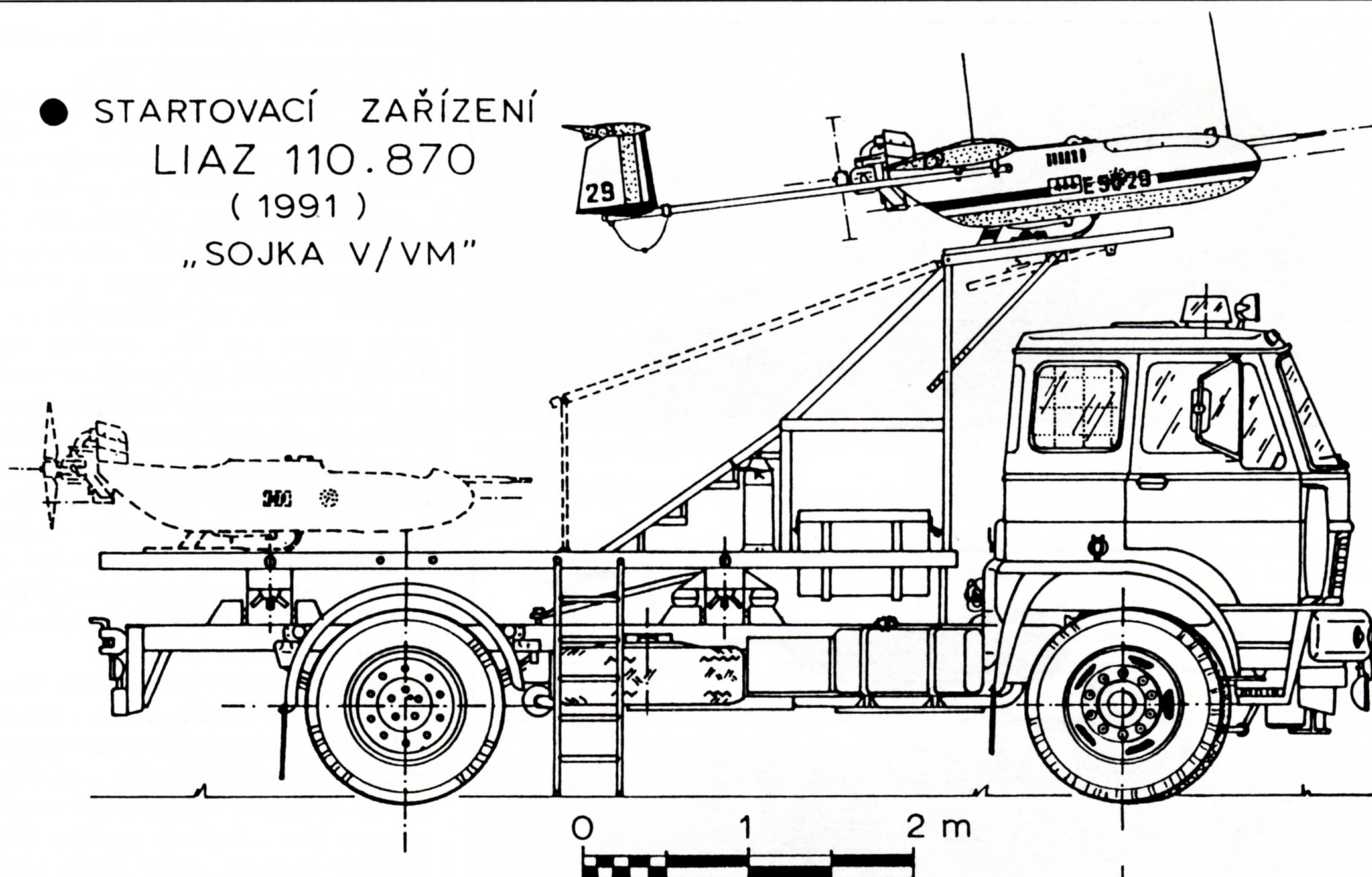
Pro modeláře nebude nezajímavé, že starty při zkušebních letech se prováděly z LIAZu s mírně upravenou rampičkou a startérem motoru M.125 (viz. výkres). Do systému pro „military verzi" SOJKY-III byla v PROTOTYPĚ Brno vyvinuta raketová startovací rampa posazená tentokrát provizorně na TATRU 815 VVN 26 265 8x8. Později druhá a třetí rampa dostala pod sebe správnou verzi TATRY T 815 VPK 15 170 4x4.1. Pro modeláře jsou tyto konverze již složitější než popisovaná úprava LIAZů, neboť vyráběný Montisystém 1:48 představuje armádní valník 6x6 či TATRU 815 Dakar (typ 10). Krom úprav podvozku je nutno předělat i kabinu - to podle fotografií. Takto ztvárnit můžeme i další vozidlo systému - transportní kontejner ZSK na Tatře T 815 VPK k uložení soupravy čtyř letounů.

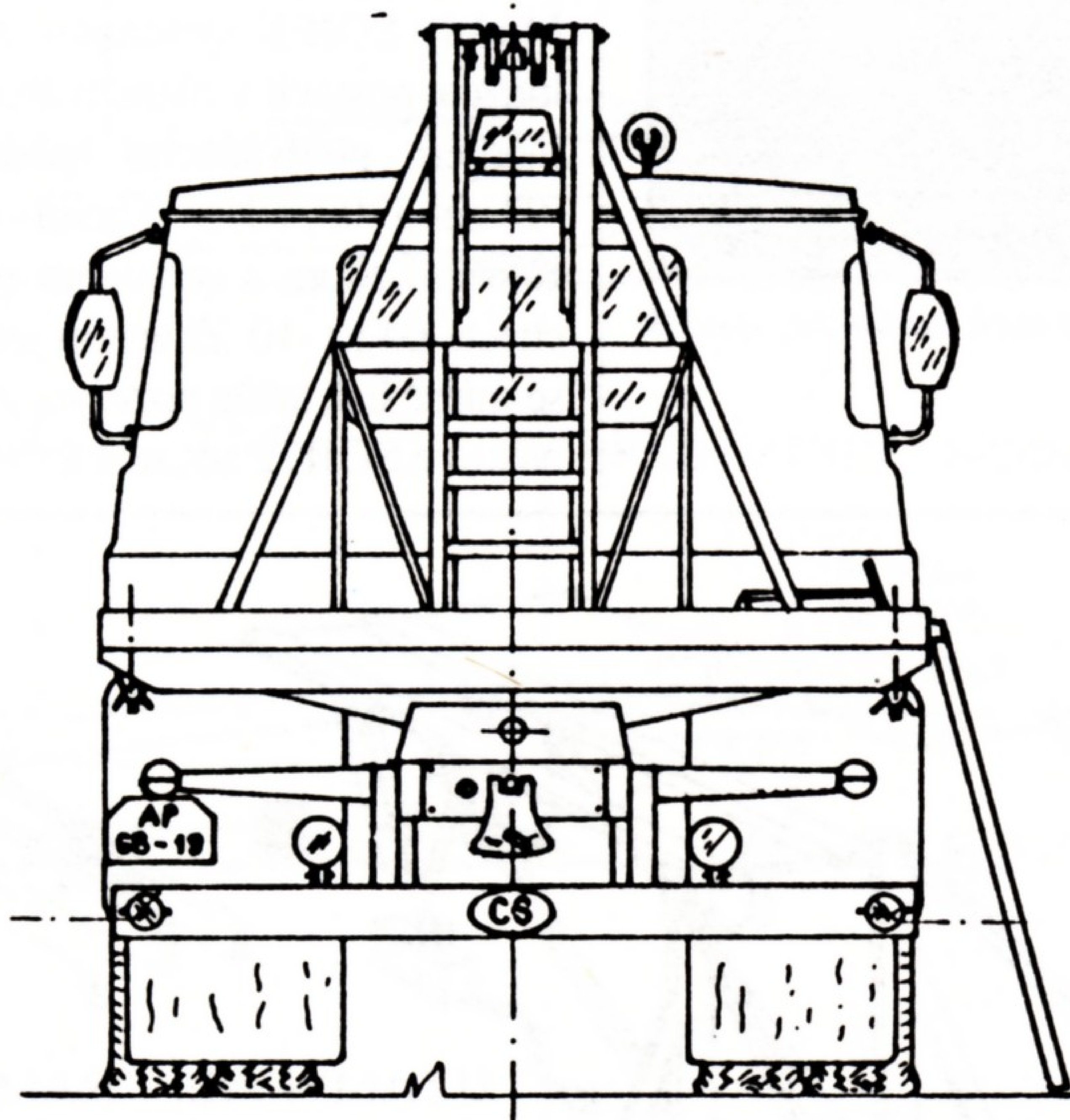
Dohledávací vozidlo prošlo též modernizací. A Z Český Dub výrazně posílily původní skelet UAZu řadovým italským dieselovým motorem řady VM 2,5 l a vznikla verze UAZ-469 TD „Tornádo". Vnější tvar opět obepíná ochranný rám s možností upevnění křídla a masku auta chrání „safari" trubková konstrukce. Za vozidlem se tahá lehký jednoosý vozík pro přepravu trupu letounu.

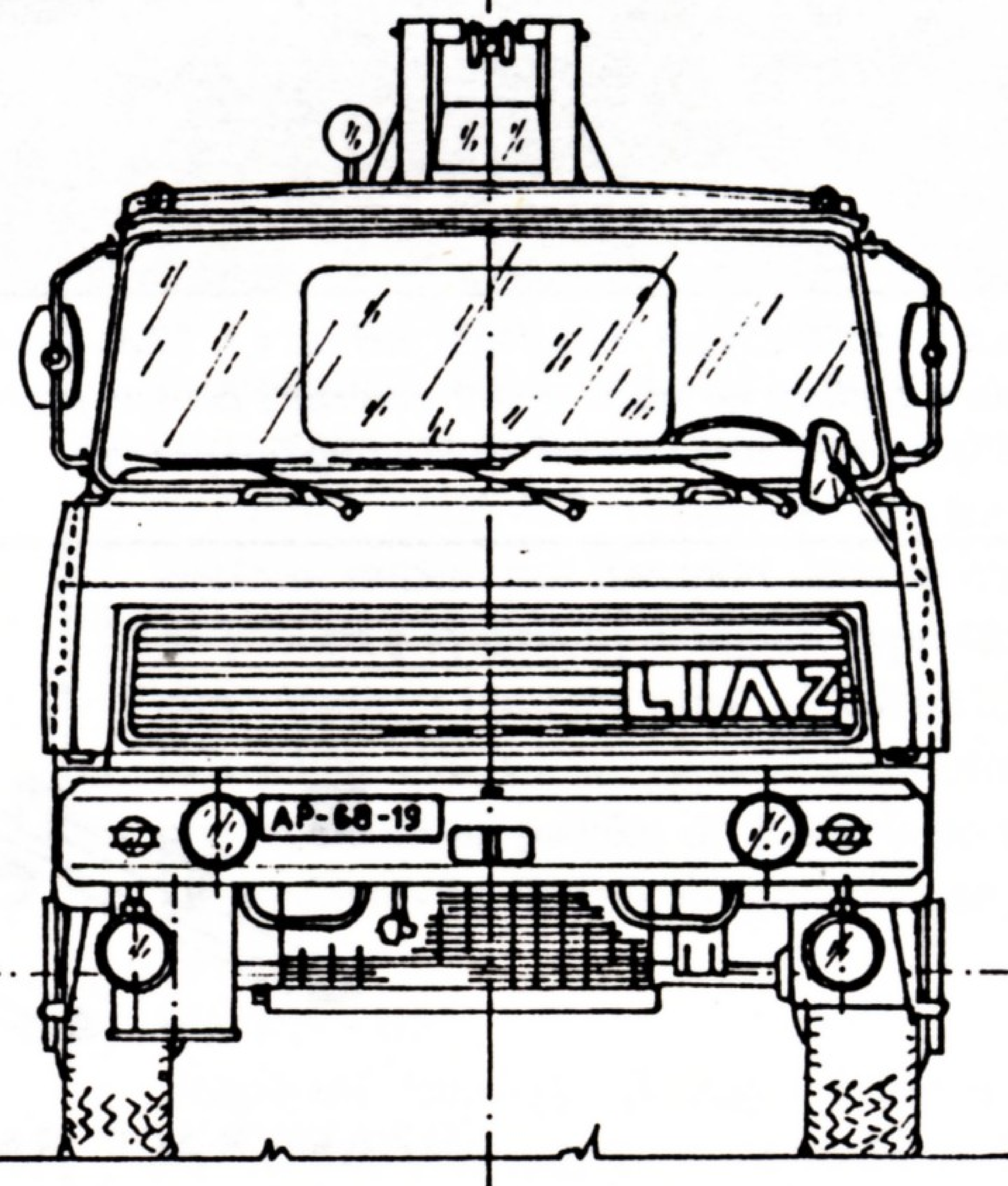
Modely SOJEK systémem „skratch-build" si můžete postavit v různém zbarvení. Ať v bílomodrém předváděcím kabátě STV.125-01, -02 nebo -03, tak i v kamuflovaném pískovozeleném shora a červeném na spodních plochách.-04 až -10. Zbarvení jednotlivých strojů se mírně liší, takže pozor na výběr předlohy.

Některé SOJKY se „nedožily" dnešního člán-









ku, neboť při zkouškách nových systémů autopilota, palubního počítače, či přenosů v roce 1992 havarovaly. Při zahraničních zkouškách to byly STV.125-02, -03 a -04, při tuzemských č. -01 a v roce 1993 č. -07.

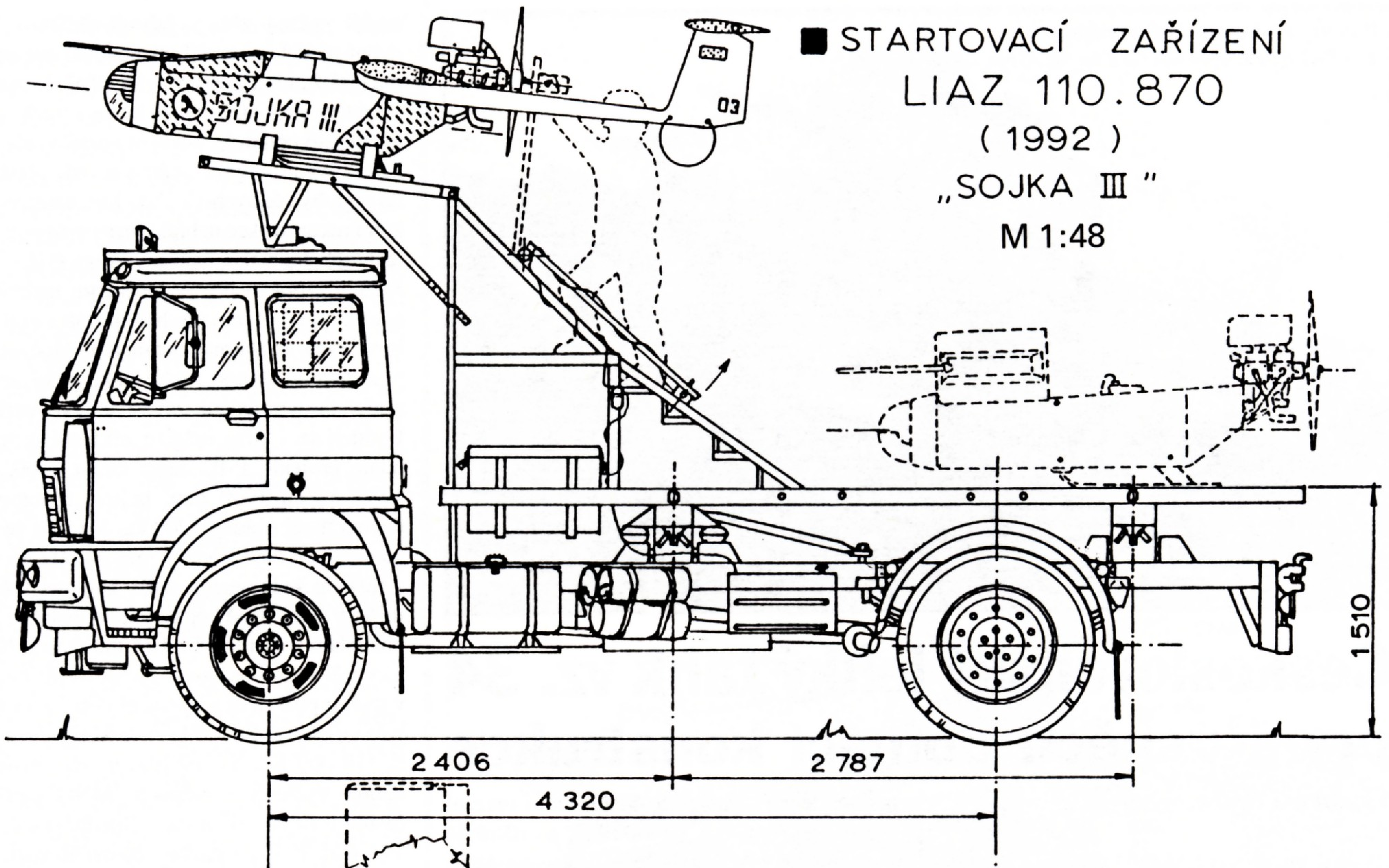
SOJKA III/TV

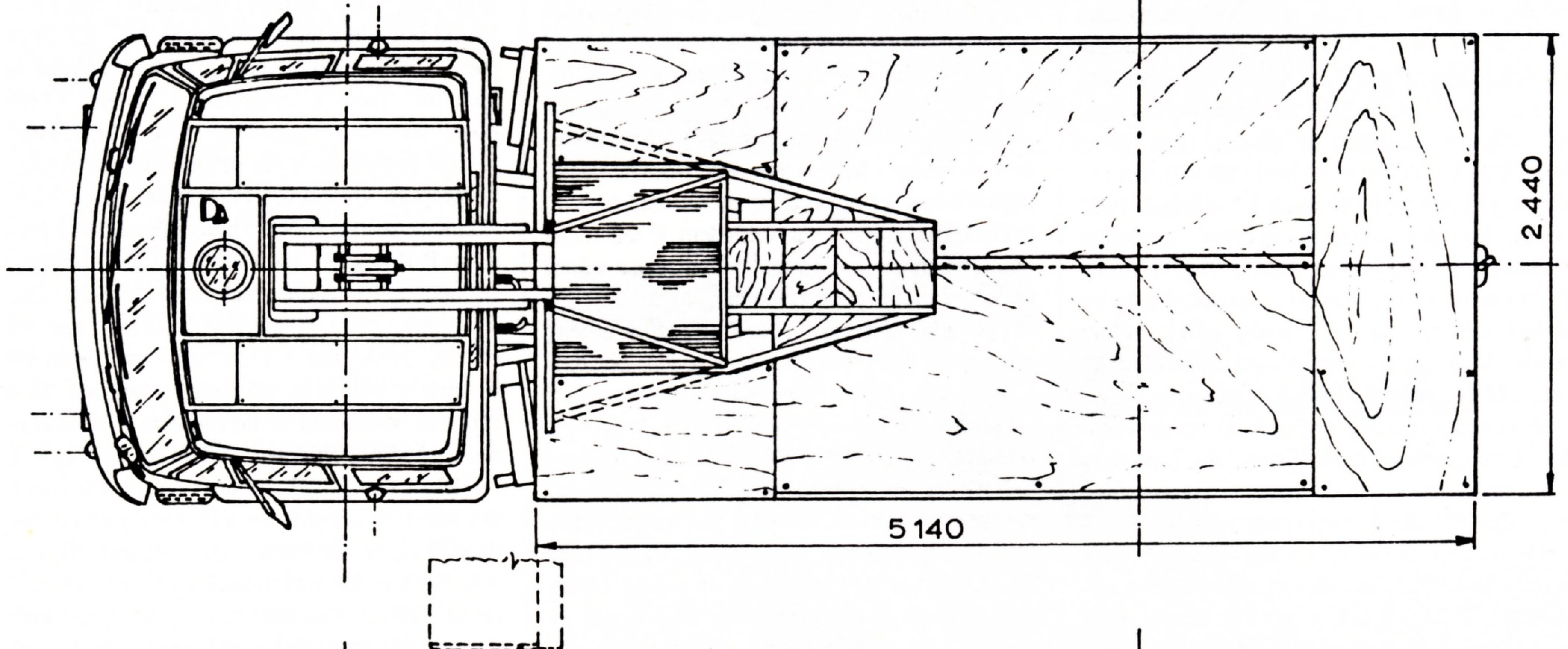
Touto etapou již vévodila elektronika firem Delong Instruments spol. s r.o. Brno, Aviatronic Ltd. a Videoton Mechanikai Laboratorium Ltd. Budapest. Přikročilo se k vývoji prototypů a na loňském veletrhu zbraní IDET 94 v Brně spatřila veřejnost první kus STV.145-001 stojící na odpalovací rampě vedle zbrusu nového řídícího kontejneru. Na „civilním“ bílo-červeném kabátě SOJKY III/TV (145 kg) určeného ke zkouškám jsou patrny změny ocasních trupových nosníků. Opět se vrací ke kruhovému průřezu, tentokrát z uhlíkového kompozitu. Trup obdržel jinou kapotáž elektroniky a padáku a změnu doznala i pitotstatická trubice. Pohon obstarává energeticky úspornější a lehčí dvouválec M.115 (dříve značený Z).

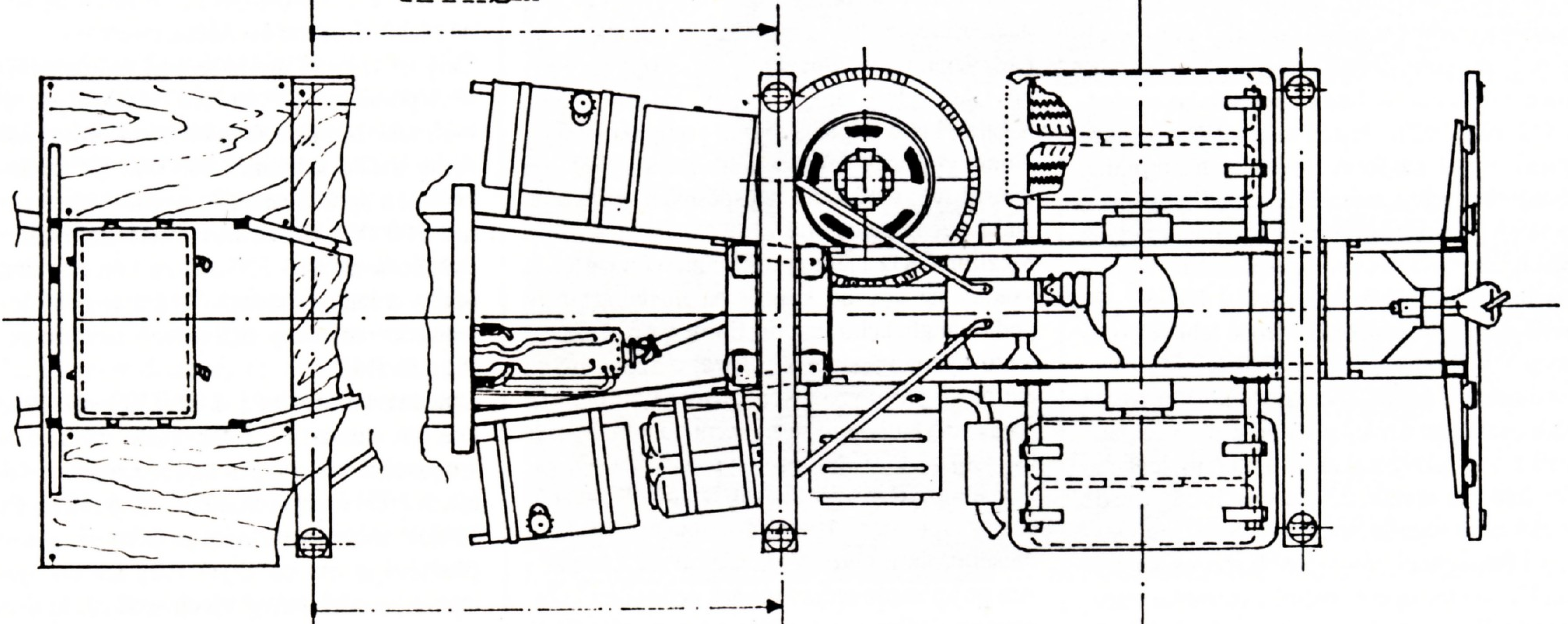
Vedle této expozice postával tmavě zelený komplet vozidel odlehčené větve SOJKA III/TVL s rampou nulové délky pro start, přívěsným vozíkem pro dva letouny a dvěma „Tornády3“ - jako řídící stanoviště a dohledávací vozidlo.

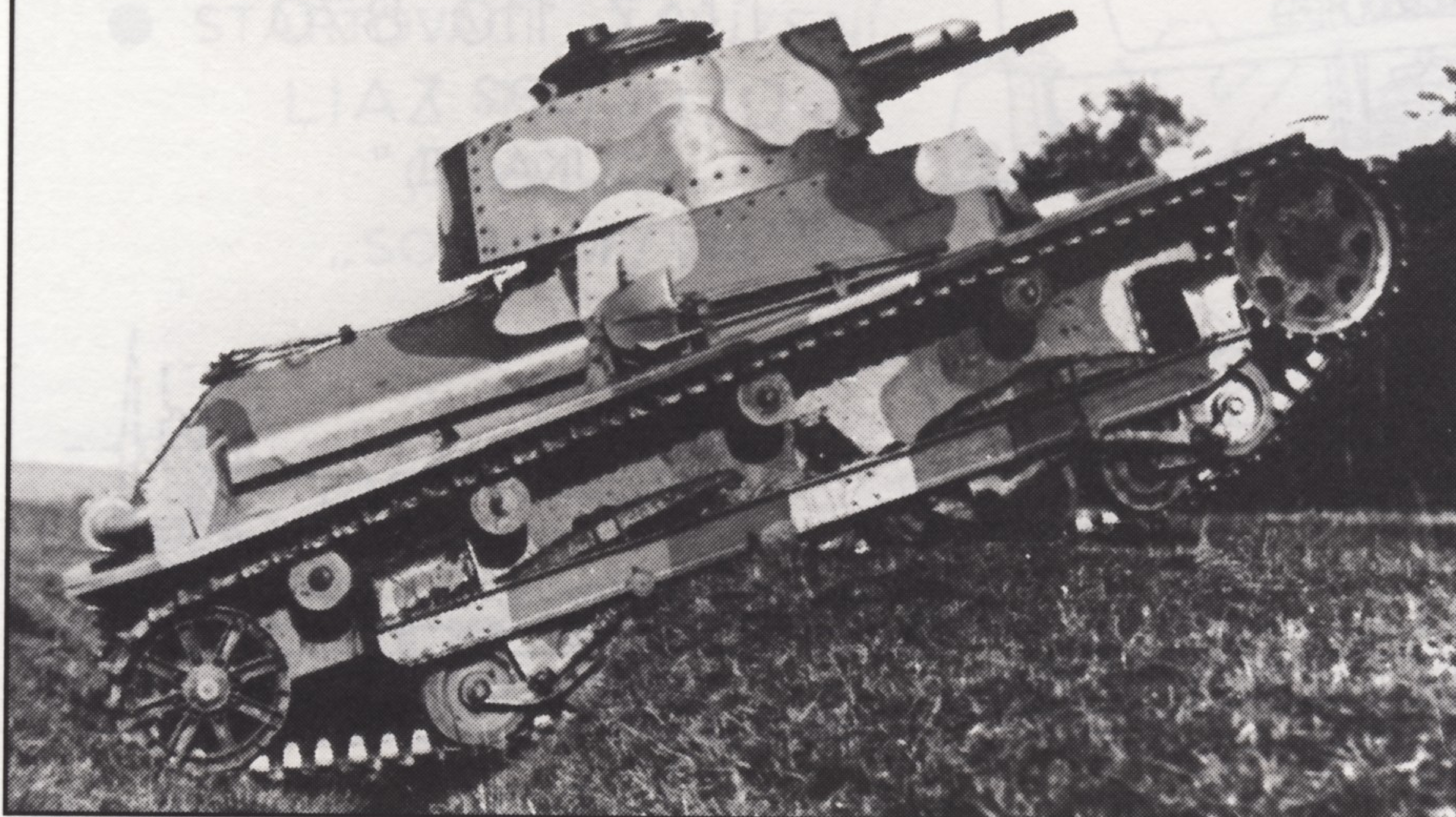
SOJKU obchází daň z počátků letectví. Každou chybu leteckého konstruktéra či fyzikální nepředloženost zaplatil aviatik životem. SOJKA je též u nás nové odvětví, s nímž žádné normy dosud nepočítaly. A tak je každý vadný kondenzátor apod. zdrojem následující katastrofy. Poslední daň zaplatila vystavená SOJKA č. 001 při záletu nového elektronického systému 8. června 1994.

Zájemce o další problematiku SOJKY jistě potěší články hlavního konstruktéra a kolektivu uveřejněné v časopisech Letectví a kosmonautika č. 8/1987 a č. 15, 16/1991, ve V-IMPULSu č. 11/1191 a č. 4/1993, posléze přejmenovaného Českého letectva a PVO č. 4/1994. Všude najde modelářovo oko další doplňující fotografie, výkresy či rentgenové řezy.


STARTOVACÍ ZAŘÍZENÍ
LIAZ 110.870
(1992)
„SOJKA III"
M 1:48
SOJKA III.
03
1510
2 406
2 787
4 320


2 440
5 140




Prototyp P-II-a nepřijatý armádou.
The P-II-a prototype not used by the Army.

Československý lehký tank vz. 34
první úspěch domácí konstrukce

Vladimír Francev

Hledání vhodného lehkého tanku pro předválečnou československou armádu bylo dlouhá léta charakterizováno nevyjasněnými požadavky vojenské správy. Brzy po vzniku republiky tato otázka vyvstala, ale velení armády ji nepovažovalo za nikterak naléhavou. Pro první období se vše řešilo dovozem sedmi francouzských lehkých tanků Renault FT v letech 1922 -1924, fakticky pouze za účelem seznámení s touto novou bojovou technikou. Teprve v roce 1926 vznesl hlavní štáb základní požadavky na „lehký útočný vůz" (t.j. lehký tank), ovšem pouze jako námět pro Vojenský technický ústav. O tři roky později, když opět nastalo oživení v otázce tankové výzbroje, konečně armáda vyzvala některé české firmy, aby jí nabídly toto „zboží".

V úvahu přicházely nejvýznamnější strojírenské koncerny - Škodovy závody v Plzni, Českomoravská-Kolben-Daněk v Praze a kopřivnická vozovka Tatra. Všechny již tou dobou měly s výrobou obrněných vozidel jisté zkušenosti. Škodovka dodávala tehdy desítky obrněných aut a k tankům obrátila svou pozornost již v roce 1922, bohužel bez konkrétního výsledku. Od roku 1928, zřejmě motivována velkým zájmem první návštěvy sovětských zbrojních odborníků v jejím závodě, zahájila konstrukce speciálních vozidel projekční práce na různých druzích tanků. Tatrovka se zúčastnila výroby zkušebních kolopásových vozidel KH-50, ale hlavní pozornost věnovala výrobě lehkých obrněných automobilů.

Českomoravská strojírna podnikla v tomto směru praktické kroky jako první. Na základě soutěže na pásový traktor pro potřeby lehkého dělostřelectva dodala 22. června 1925 armádě dvě zkušební vozidla Praga MT. Svojí architekturou připomínala zmenšený francouzský Renault FT, včetně opěrné ostruhy na zadku trupu, což svědčilo o úmyslu dospět ve vývoji dále do podoby lehkého tanku. Svědčí o tom i firemní výkres datovaný 11. února 1927, na němž je vozidlo Praga MT, označené jako malý tank, vybavené pancéřováním a otočnou věží s kulometem. Zkoušky u dělostřeleckého pluku č. 51 ukázaly nevhodnost Pragy MT pro účely tažení děl, a tak se již v začátku dubna 1927 obě vozidla přemisťují do kmenového počtu praporu útočné vozby v Milovicích. Zde sloužila následujících šest let při výcviku řidičů tanků až do května 1932, kdy byla vzhledem k technické opotřebovanosti komisionálně vyřazena a v únoru následujícího roku zrušena.

Na počátku zmíněnou soutěž o „lehký útočný vůz" pro československou armádu obeslala ČKD v lednu 1930 projekt tanku, představujícího konstrukčně další vývoj vozidla Praga MT. Byl větší, vyzbrojený 47 mm dělem Vickers (licenci na jeho výrobu měla firma zajištěnu) se zásobou 93 granátů, ale jeho architektura stále ještě vycházela z tehdy již zastaralého Renaultu FT. Vojenská správa však o tento projekt neprojevila zájem, neboť z důvodu malé životnosti pásů a požadavku strategické pohyblivosti, dávala přednost kombinovaným kolopásovým podvozkům. Objednávku dvou dvojic prototypů takovýchto tanků dostaly závody Škoda a Tatra, které se pak s těmito komplikovanými monstry mořily ještě několik let a vývoj zde vyústil ve vytvoření neúspěšných prototypů tanků střední kategorie.

Mezitím ČKD a jejím prostřednictvím i armáda vsadily na nového koně - na maličký tančík podle anglického vzoru Carden-Loyd. Také tento vývojový směr se ukázal býti scestným, ale přece jen přivedl konstrukční tým pražské firmy k vytvoření na svou dobu dobrého lehkého tanku. Původní prototyp tančíku Praga-Carden-Loyd se totiž ukázal býti natolik nezpůsobilý splňovat podmínky vojáků, že brzy musel projít u výrobce rozsáhlou rekonstrukcí. Ani po jejím provedení se však nedosáhlo kýženého výsledku, a tak další prototyp měla ČKD zesílit otočnou věží s výzbrojí většího výkonu, neboť předchozí tančík disponoval pouze dvěma lehkými kulomety v čelní stěně. Projektové propočty však ukázaly, že by se v tomto případě muselo prakticky postavit vozidlo celé nové. Zbylé dva prototypy tančíku se tedy přestavěly do podoby sériového Tč vz. 33 a namísto radikální rekonstrukce nabídla firma svůj nový projekt lehkého tanku, nazvaný Praga P-II.

Rozbor zpracovaný Vojenským technickým a leteckým ústavem pro hlavní štáb v září 1931 konstatuje, že alternativa tančíku s otočnou věží představuje vlastně malý tank, který armáda potřebuje neprodleně zavést do své výzbroje. Uvádějí se v něm některé základní technické údaje projektu P-II: délka tanku 4500, šířka 1940, výška 1900 mm, bojová hmotnost se dvěma muži osádky 5200 kg. Ve věži se mělo namontovat dělo Vickers ráže 44/60 mm spolu s těžkým kulometem, další kulomet měl své místo v čelní stěně korby. Pancéřování se předpokládalo v rozmezí 8 až 15 milimetrů. Na silnici měl tank dosahovat rychlosti 30 km/hod, v terénu poloviční a operační doba se odhadovala na osm hodin. ČKD za prototyp požadovala 418 000 Kč, na což hlavní štáb přistoupil, nařídil vyčlenit z rozpočtu MNO patřičnou částku a firma tak dostala objednávku čj. 561 V/3. odd. 1931 na stavbu vzorového vozu.

První lehký tank domácí konstrukce - Praga P-II vznikl pomalu a teprve ve dnech 22. - 23. listopadu 1932 došlo k jeho přejímce vojenskou správou. Tank s evidenčním číslem 13363 dostal do svého kmenového stavu VTLÚ, který jej měl prostřednictvím příslušníků milovického praporu všestranně vyzkoušet. Šlo se na to skutečně zostra, neboť v půlce února 1933 prototyp P-II najezdil již 3400 kilometrů, přičemž se neobjevily žádné technické závady. Dne 17. února 1933 si předvolal ministr národní obrany přednostu VTLÚ, aby mu referoval o stavu vývoje lehkých tanků a tančíků. Jeho příznivé hodnocení vedlo ministra k okamžitému rozhodnutí objednat u ČKD jak tančíky P-I, tak lehké tanky P-II. Již následující den náčelník štábu vybídl přednostu II. - zbrojního odboru MNO generála Netíka, aby vstoupil s firmou v jednání o dodávce patnácti tančíků a deseti tanků. Otázka zavedení nového lehkého tanku do výzbroje československé armády tak konečně začala dostávat konkrétní podobu.

Celý následující měsíc se nesl ve znamení četných porad ohledně tančíků P-I a lehkých tanků P-II. Jako obvykle se licitovalo s cenou, kterou firma tlačila k hranici 400 000 Kč, zatím co vojenská správa nechtěla vydat o mnoho více než 300 000 Kč za kus. Nakonec však cena vyšplhala na 413 330 Kč za vůz bez zbraní, optiky a radiovybavení. V rámci společné objednávky se počty definitivně ustálily na 70 P-I a 50 P-II.

Objednávka MNO č.j. 147taj.V/3odd. 1933 ze dne 19. dubna 1933 tak zněla na šest vozů s dodací lhůtou do 30. 9. 1933, dalších 24 do 30. 9. 1934 a zbylých 20 do 30. 6. 1935. První šestice měla představovat jakousi zkušební předsérii, zatím co zbylé vozy šly do výroby teprve po odzkoušení všech součástí konstrukce. Vzhledem k defektům, které se vyskytly za

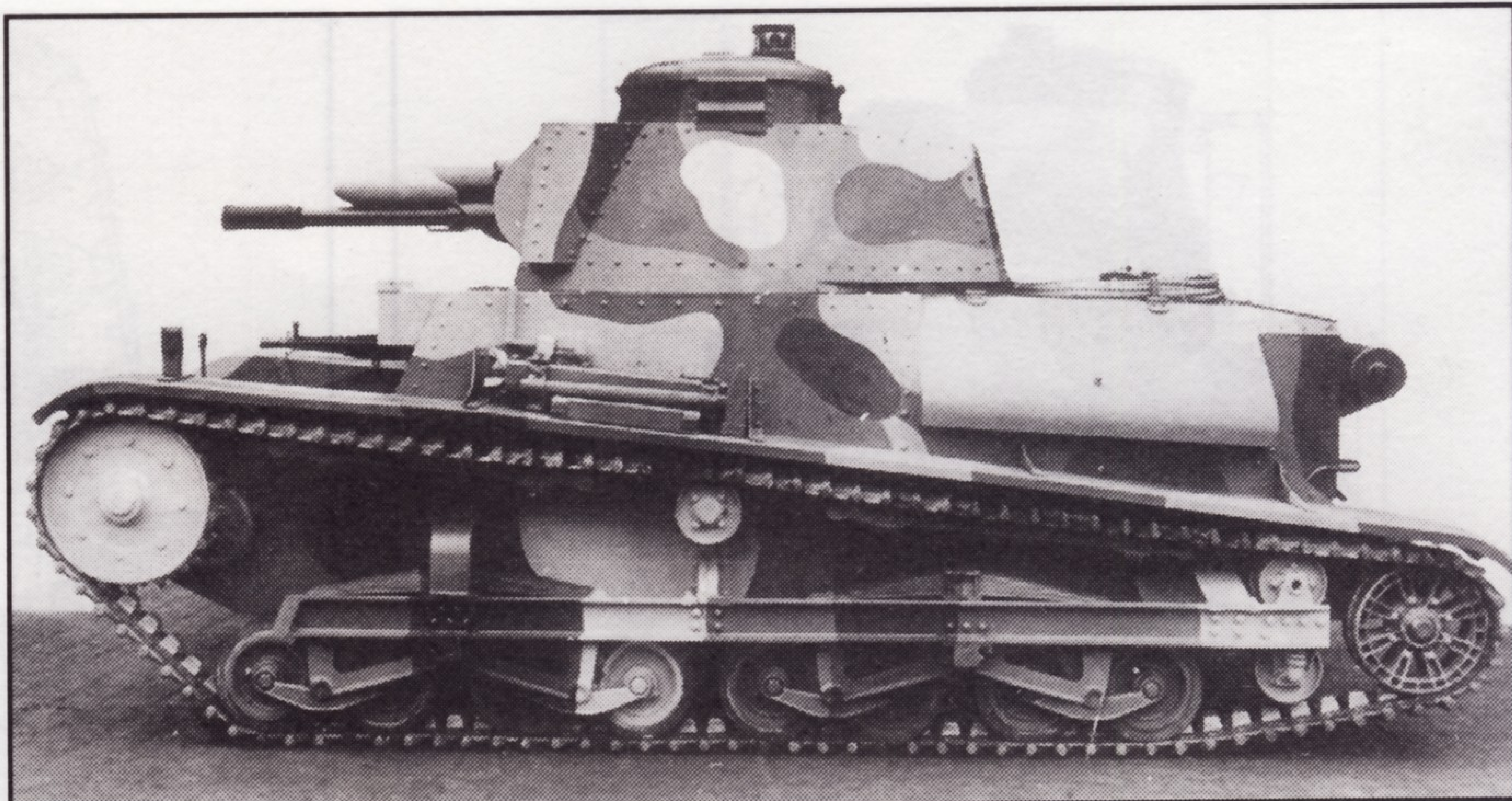
provozu prototypu, odhalenými při demontáži ve slánském závodě ČKD 21. dubna 1933, bylo potřeba přepracovat např. převodovou a redukční skříň, chladič a výfuk.

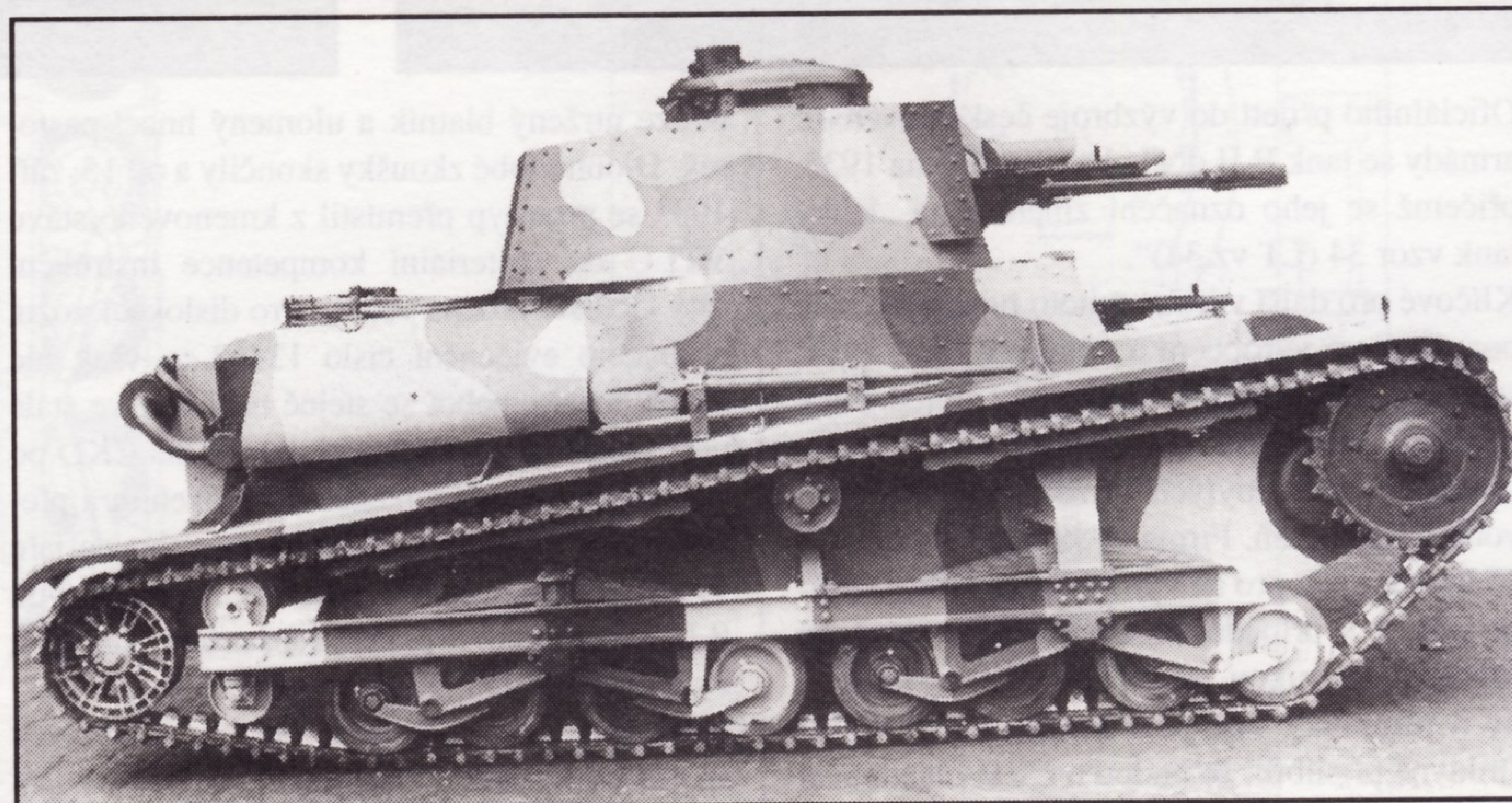
Rovněž otázka výzbroje určené v objednávce předběžně na jedno dělo 47 mm a dva těžké kulomety ráže 7,92 mm, aniž se přesně stanovily typy, blokovala definitivní řešení konstrukce věže. Prototyp nesl věž tvaru komolého kužele, vybavenou dělem typu Vickers zmíněné ráže, které hodlalo ČKD vyrábět v licenci. Vedle děla byl lafetován lehký kulomet Zb vz. 26, další zbraň stejného typu nesla pancéřová deska vedle řidiče. Zatím co proti rozmístění výzbroje nebyly námitky, použité typy vojenská správa striktně odmítla - dělo pro zahraniční původ a kulomety pro malý výkon. Teprve v prosinci 1933 dostala ČKD podklady pro výrobu věže s novým dělem Škoda A-3 ráže 37,2 mm a o rok později se vzorový kus montoval do prototypu spolu s novým vzduchem chlazeným těžkým kulometem ZB - 53.

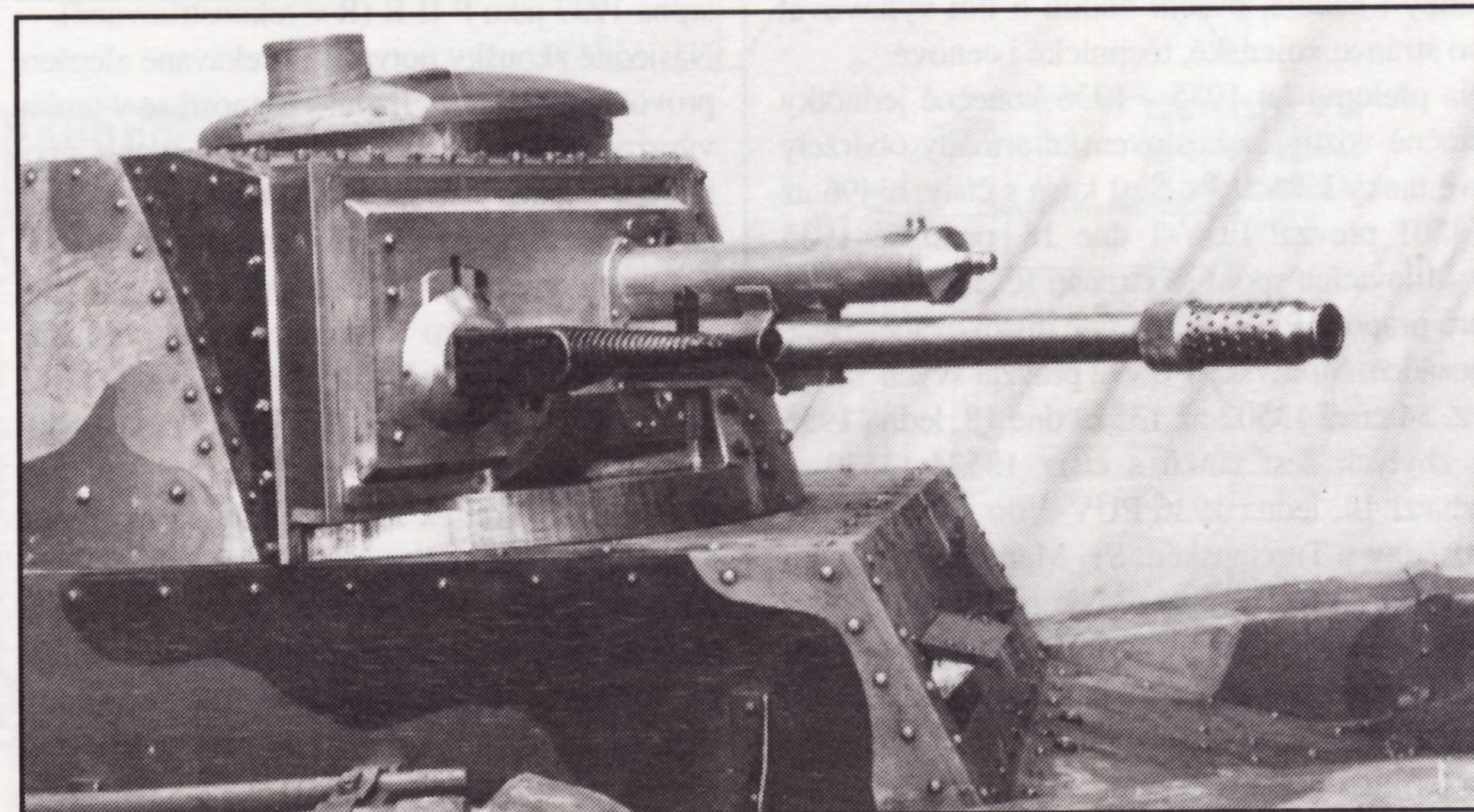
Šest prvních tanků tak bylo dáno do výroby ve Slaném s tím, že prozatímní výzbroj v původní kuželové věži bude tvořit pouze lehký kulomet ZB vz. 26 a stejná zbraň vedle řidiče v čelní stěně. Ve stejné době - v září 1933 - došlo se značným zpožděním ke zkušebnímu nastřelování pancéřových plechů z kladenské Poldovky. Zkoušky dopadly pro tyto výrobky velmi bídně, neboť většina plechů praskla při zásahu, takže se muselo ještě dvakrát testování opakovat a teprve v prosinci 1933 byly soupravy pro první partii tanků převzaty. Tím se samozřejmě značně pozdržela výroba a prvních šest tanků protokolárně převzal pluk útočné vozby v Milovicích teprve 23. dubna 1934.

Nové tanky Praga P-II naplnily alespoň částečně počty 3. roty lehkých tanků, do té doby disponující pouze šesticí stařičkých Renaultů FT z první války. Po krátkém výcviku osádek se tanky s čísly 13490 až 13495 zapojily ihned do taktických cvičení v květnu-červenci 1934, která měla prověřit vlastnosti nových bojových prostředků jak samostatně, tak v součinnosti s tančíky. Tanky P-II prokázaly dobré výkony v terénu, byly poměrně snadno ovladatelné, byť dosti poruchové. Zatím co spolupráce s tančíky se ukázala, jak se ostatně předpokládalo, jako iluzorní, v síle čety poskytovaly účinnou podporu jezdeckým jednotkám, případně pěchotě při útoku na nezakopaného nepřítele. Drátěné překážky a střelecké zákopy nové tanky překonávaly spolehlivě, ale panovala obava z protivníkových protitankových zbraní, jimž by 15 mm silný pancíř na krátkou vzdálenost neodolal.

Taktický výcvik u pluku znesnadňovala skutečnost, že P-II nemohly zatím cvičit střelbu z děla, což vedlo velení jednotky k žádosti namontovat na ně alespoň dočasně tři děla Puteaux ráže 37 mm z Renaultů. Tento projekt schválen nebyl, a tak teprve po půl druhém roce služby se první šestice vrátila k výrobci k úpravám a dozbrojení. Práce proběhly v ČKD Libeň mezi 15. lednem a 17. srpnem 1936 a tanky pak převzalo Učiliště útočné vozby v Milovicích, kde zůstaly i po září 1937 u pluku útočné vozby č. 1 po odstěhování školní jednotky do Vyškova.







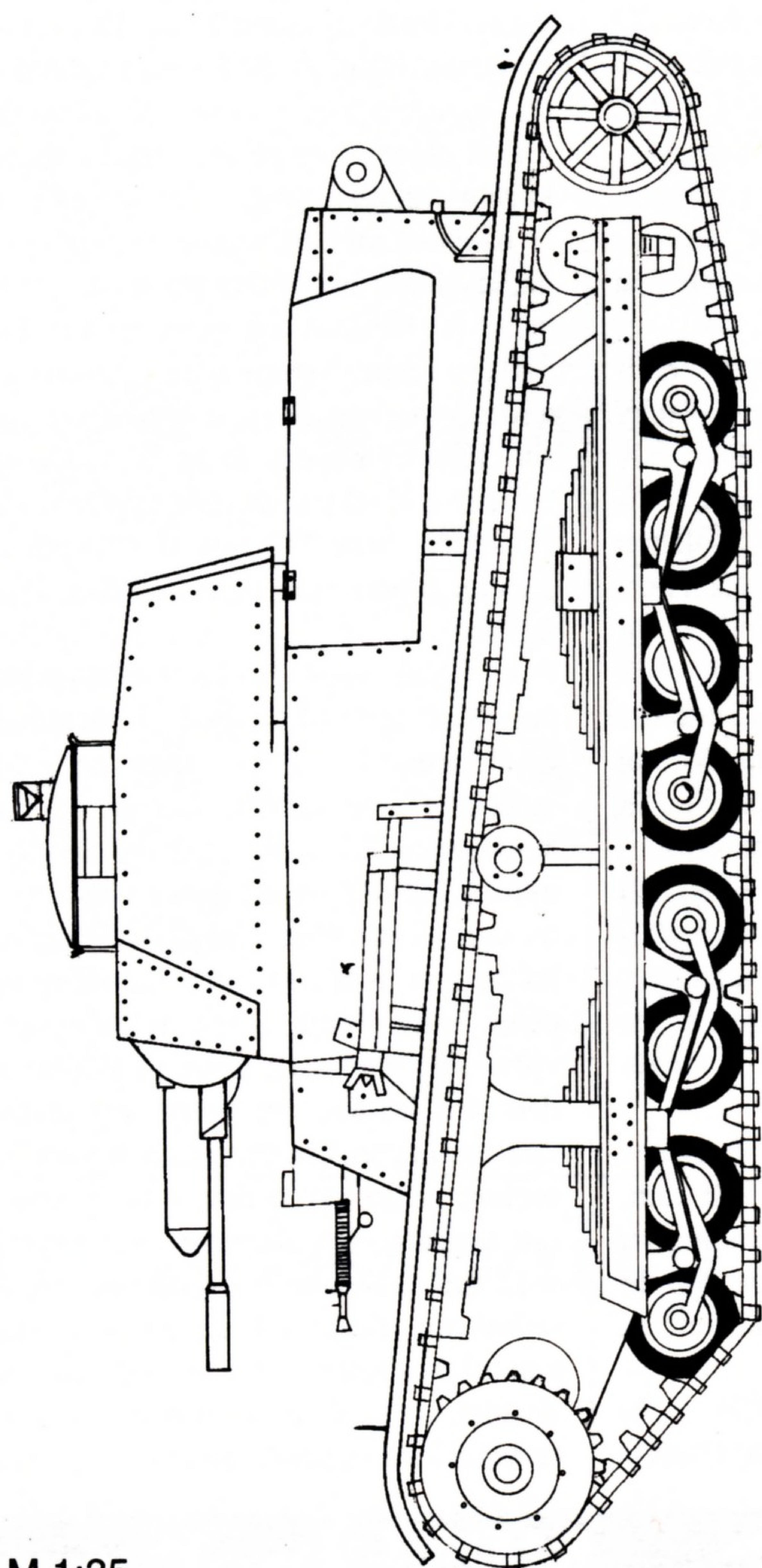


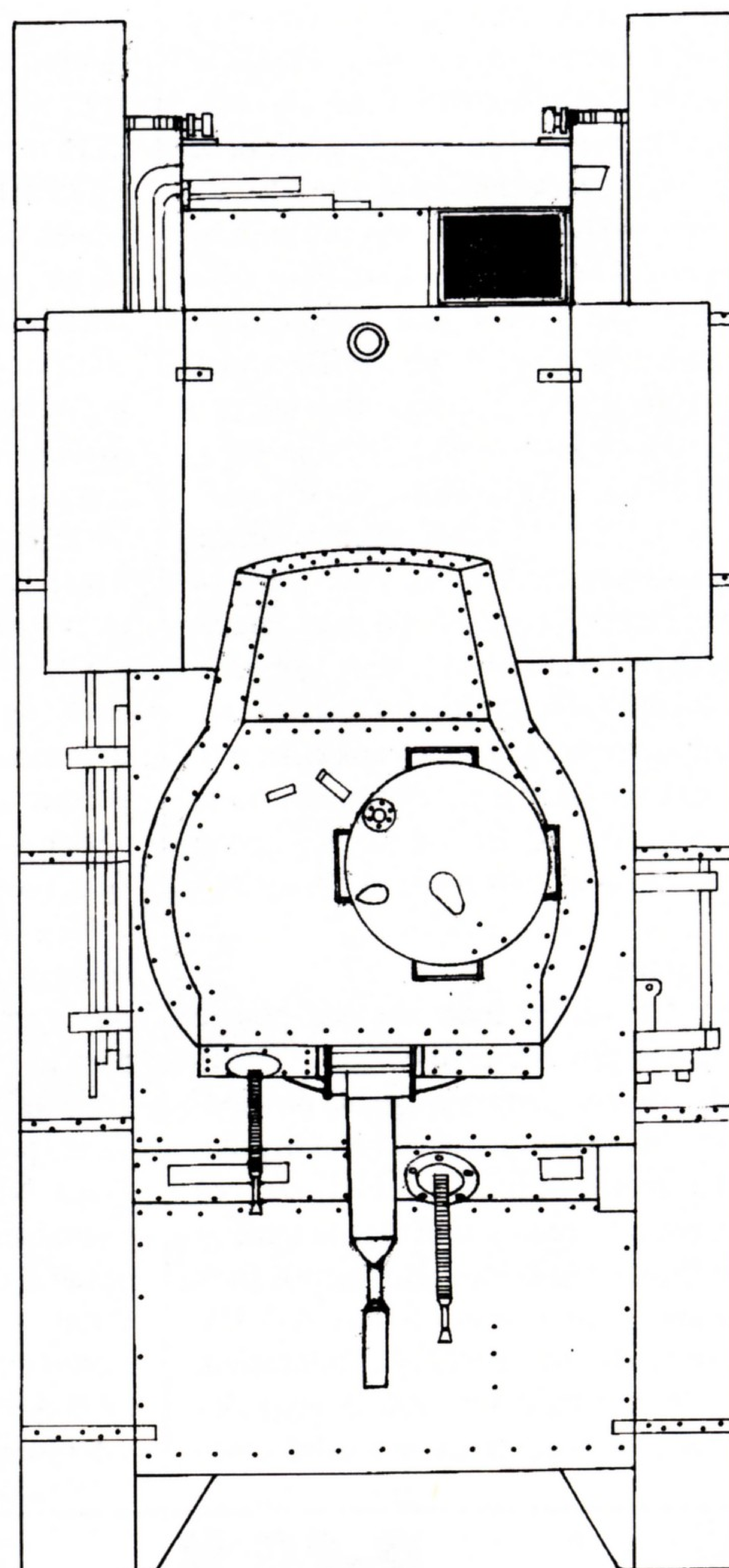
Předávání 1. série LT vz. 34 pro PÚV-1.
Delivery of the first series LT vz. 34 for PÚV-1.

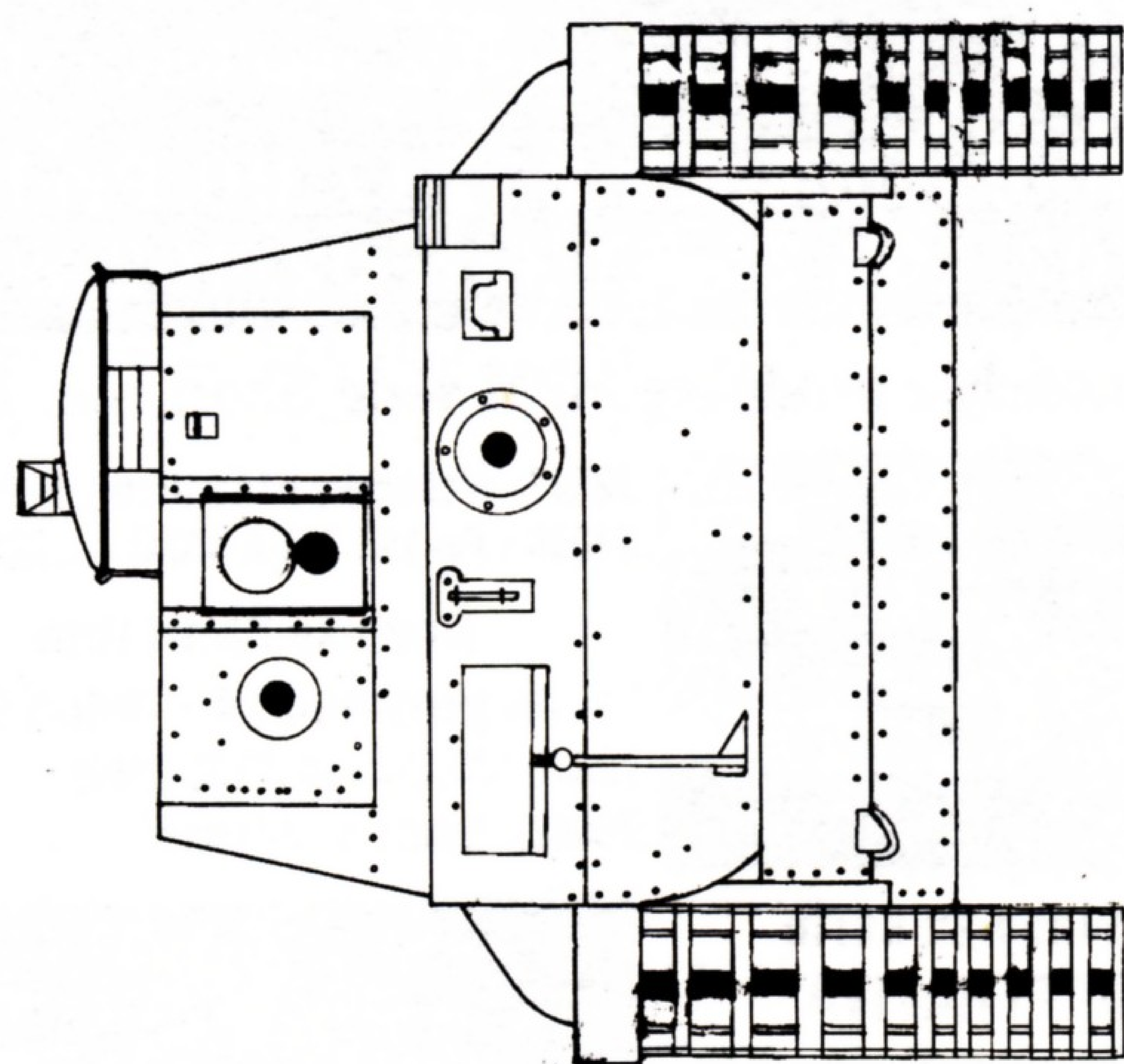


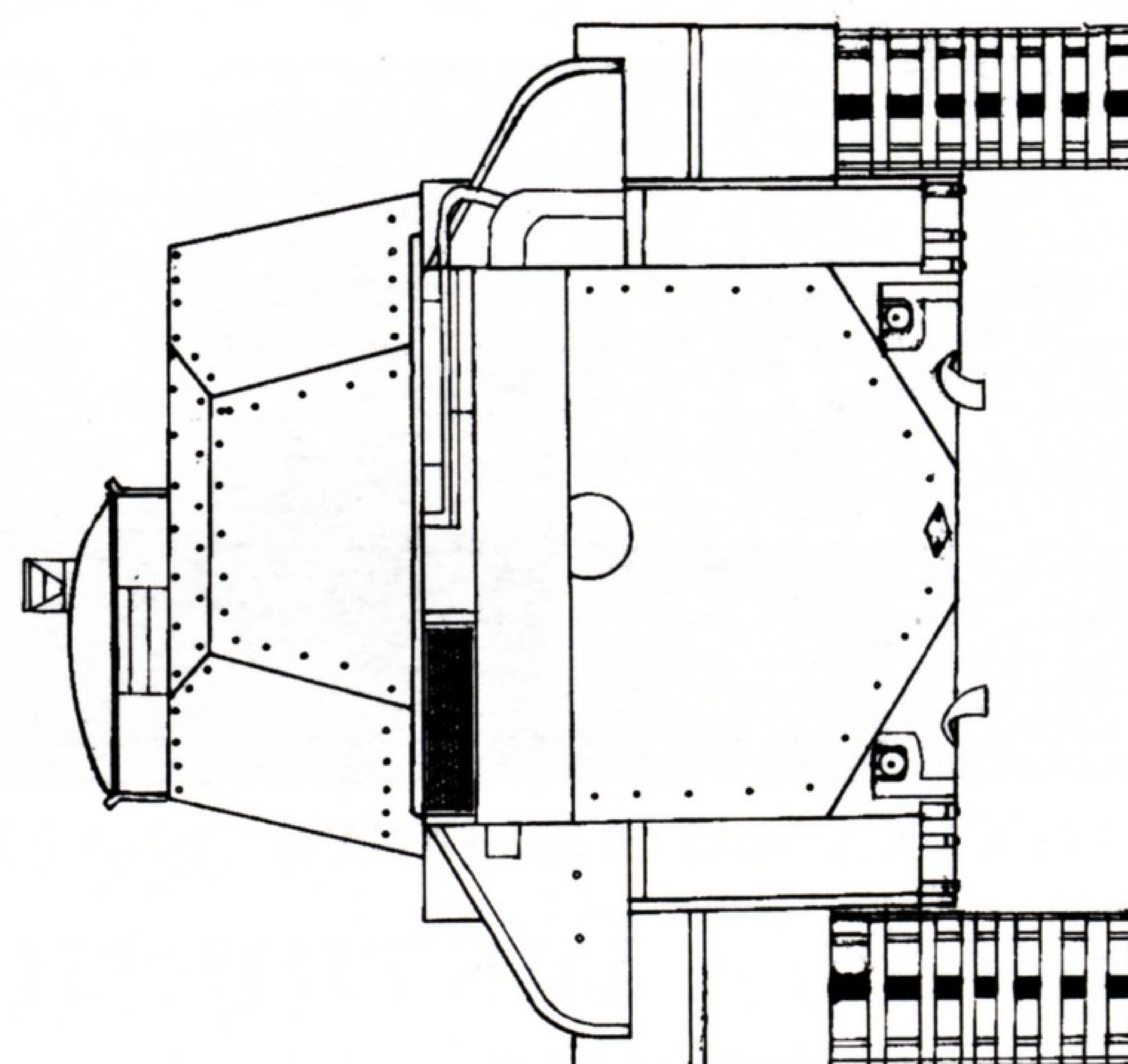


Oficiálního přijetí do výzbroje československé armády se tank P-II dočkal až 13. června 1935. přičemž se jeho označení změnilo na „lehký tank vzor 34 (LT vz.34)".
Klíčové pro další výrobu tohoto typu byly však porady mezi výrobcem a vojáky v říjnu 1934, stanovující upřesňující podmínky objednávky a hlavně rozhodnutí MNO ze 14. 11. 1934, uvolňující vzetí zbylých 44 vozů do práce v závodě ČKD Libeň. Firma se zavazovala dalších 15 let udržovat pro ně výrobní podklady a strojní park a v případě, že by přešla akciově do zahraničních rukou, musela by všechny podklady a přípravky odevzdat MNO. Za to vojáci smluvně přislíbili, že budou u ČKD objednávat tanky i nadále, ovšem budou-li jim vyhovovat po stránce vojenské, technické i cenové.
Na přelomu let 1935 - 1936 konečně jednotky útočné vozby československé armády obdržely své tanky LT vz. 34. Šest kusů s čísly 13496 až 13501 převzal PÚV-1 dne 18. prosince 1935 v Milovicích spolu se čtrnácti (č. 13520-13533) pro prapory PÚV-3, zatímně dislokované v téže posádce. Moravský PÚV-2 převzal svých 18 LT vz. 34 čísel 13502 až 13519 dne 18. ledna 1936 a zbylých šest tanků s čísly 13534-13539 si odvezl 14. ledna 1936 PÚV-3 do své mateřské posádky v Turčianském Sv. Martině. Teprve po vydodání všech LT vz. 34 se mohla první zkušební šestice uvolnit z intenzivního výcviku a vrátit se do továrny k rekonstrukci, takže datum jejího dokončení - 17. srpen 1936 lze považovat za termín dohotovení celé padesátikusové série.
Lehké tanky vz. 34 jako první ryze české konstrukce v době svého vzniku - v roce 1932 rozhodně patřily ve své kategorii ke světové špičce, ovšem vývoj šel rychle kupředu, a tak ve druhé polovině 30. let již svojí pancéřovou ochranou i výkonostními parametry poněkud zaostávaly. Silnější prototyp P-II a z roku 1935 a o rok mladší P-II-b již neopakovaly úspěch svého předchůdce P-II-a zůstaly pro své nepřesvědčivé výkony osamoceny. Ovšem samotný prototyp P-II žil svůj pestrý život a dočkal se ještě výrazného vylepšení.
K 20. červnu 1934 měl na svém kontě 6329 kilometrů a stále se na něm něco opravovalo a vylepšovalo. Čtvrt roku před tím - 5. března, dokonce ve zdraví přežil u Straškova srážku s vlakem na železničním přejezdu - odnesl to pouze utržený blatník a ulomený hnací pastorek. Dlouhodobé zkoušky skončily a od 15. září 1935 se prototyp přemístil z kmenového stavu VTLÚ do materiální kompetence instrukční roty Učiliště útočné vozby. Pro dislokaci vozu, nesoucího evidenční číslo 13363 to však nic neznamenalo, neboť se stejně nacházel ve stálé péči vojáků milovického pluku. Firma ČKD po získání zkušeností s planetovým řízením a převodovkou u vzorů určených na export na jaře 1937 navrhla armádě rekonstrukci prototypu P-II na tyto nové prvky konstrukce. Nabídka byla akceptována, a tak se vozidlo po montáži převodovky Praga-Wilson, nových směrových spojek a úpravě podvozku vrátilo do Milovic 20. srpna 1937 jako P-II-R (R = rekonstruované).
Následné zkoušky potvrdily očekávané zlepšení provozních výkonů. Jízdní vlastnosti se v terénu výrazně vylepšily, snížilo se dosud rychlé opotřebení směrových spojek a prakticky zmizela častá a nepříjemná závada - spadávání pásů při prudkých obratech. V souvislosti se soutěží o nový lehký tank pro československou armádu, vyhlášenou jejím velením v listopadu 1937, nominovala ČKD svůj P-II-R s ještě radikálnější rekonstrukcí.
Do jízdních zkoušek se její prototyp zapojil pod továrním evidenčním číslem P-10 071 od 24. ledna 1938 a vedl si velmi dobře. Díky montáži nového švédského motoru Scania - šestiválce o výkonu 88 kW (oproti 45 kW původním) výrazně vzrostly výkony. Maximální rychlost se zvýšila ze 30 na 50 km/hod-1, tank se v terénu choval velmi živě a také dojezd se o něco vylepšil. Určité problémy byly pouze s novým podvozkem, proto zkoušky pokračovaly ještě v létě 1938. V téže době se prověřila možnost do věže LT vz. 34 namontovat 37 mm dělo Škoda A-7 určené pro tank LT vz. 38, výkonnější a jednodušší než dosavadní typ A-3. Na základě úspěšných jízdních i střeleckých testů se počítalo s tím, že poměrně malým nákladem se podaří modernizovat již poněkud zastarávající padesátku sériových „čtyřiatřicítek". Bohužel čas nedovolil vytvořit předpoklady pro tento program, tím méně jej realizovat.
Vzhledem k tomu, že lehký tank vzor 34 vznikl v době neujasněných koncepcí, jeho čelní pancíř o síle 15 mm při zavedení do výzbroje již nepostačoval, a tak všeobecného rozšíření dosáhl škodovácký typ LT vz. 35 s pancířem 25 mm silným. První československý lehký tank tedy kraloval ve výzbroji pouze jediný rok - 1936. Po třech vozech tehdy rozdělili LT vz. 34 k jednotlivým rotám tankových praporů, aby se mohlo vycvičit co nejvíce osádek, takže nezbyly žádné vozy pro augmentační uložení. Pochopitelně se to nepříznivě odrazilo na opotřebovanosti všech sériových vozidel.
Jakmile se od prosince 1936 začaly v rychlém sledu zařazovat do výzbroje pluků útočné vozby stovky tanků LT vz. 35, odsunovaly se jejich starší bratři na méně důležité posty. Vojáci se s nimi však neradi loučili pro jejich spolehlivost a jednoduchou, byť poněkud namáhavou obsluhu. Od roku 1937 byly tanky LT vz. 34 v mobilizačních plánech určeny pro stavění třívozových samostatných čet druhosledových divizí, pro jejich smíšené přezvědné oddíly. Měly tak působit jako průzkumné, kterýžto úkol pro ně nebyl původně předpokládán.
Nízká rychlost by zde v bojových podmínkách zřejmě znamenala jejich velký handicap. Vzhledem k rozdílným úkolům jednotlivých pluků útočné vozby došlo k přerozdělení těchto vozů - PÚV-1 jich měl ve stavu 17, PÚV-2 dostal ke svým 18 původním od PÚV-3 ještě dalších šest a na Slovensku v Martině tak zbylo pouze devět LT. vz. 34.
V průběhu zářijové mobilizace roku 1938 se podařilo postavit všechny jednotky LT. vz. 34 předvídané plánem, ovšem vzhledem ke špatnému technickému stavu musely některé čety odeslat část svých vozů brzy zpět do posádek k opravě. Na nepříliš vysoké bojeschopnosti těchto čet se podepsal také výrazně fakt, že je personálně obsazovali záložníci - včetně velitelů, se slabým stupněm výcviku i bojové morálky. Technicky dělaly největší problémy jako obvykle spadávající pásy.
V listopadu téhož roku rozhodlo velení armády o posílení tankových jednotek na Slovensku, tak aby zde stavěná 3. rychlá divize mohla postavit celý tankový prapor a ne pouze rotu jako doposud. Od PÚV-1 byly proto dirigovány do Martina LT vz. 34 s čísly 13491, 13493 až 13500 - tedy devět vozů a od PÚV-2 stejný počet: č. 13504, 13506, 13507, 13511-13513, 13521, 13522 a 13524. Spolu s LT vz. 34 mar-









tinského pluku (č. 13531-13539) se zde tak soustředilo celkem 27 vozů tohoto typu.
V ovzduší pomnichovské deprese vypracovala armáda seznam zbraní, které se v nových poměrech staly nadbytečnými a nabízely se k odprodeji do ciziny. Mezi nimi figurovala také padesátka LT vz. 34, ale žádný vážný zájemce se nenalezl, a tak s nimi domácí armáda počítala i v plánech reorganizace na rok 1939. Všechny se měly soustředit na Slovensku u PÚV-3, kde by tvořily výzbroj jeho jediného tankového praporu (49 vozů), zbylý sirotek by sloužil k výcviku u náhradní jednotky.

Okupace v březnu 1939 učinila rázný konec všem plánům, a tak 23 sériových LT vz. 34 a prototyp LT vz. 34 R (Praga P-II-R) putovaly do arzenálu německé armády a zbylých 27 vozů dostala do vínku nově vzniklá armáda Slovenského štátu. O osudech těchto bývalých československých tanků v řadách Wehrmachtu se zatím nepodařilo nic bližšího zjistit, ale vzhledem k jejich malému počtu lze předpokládat, že po určitém čase stráveném v nějakém záložním skladu, když se začaly tenčit suroviny, skončily nejspíše ve šrotu.
Ve slovenské armádě sloužily LT vz. 34 sporadicky jako školní vozidla až do roku 1944. Za povstání při ústupu z Martina do Moťovej zanechal pluk útočné vozby deset těchto tanků v nepojízdném stavu v kasárnách, ostatní odsunul a z části použil po zakopání do země jako opěrné body na přístupech ke Zvolenu. Tanků v Martině se zmocnili Němci a přes slezský Oppeln je přesunuli k opravě do Plzně. Ve Škodovce se tak 19. října 1944 překvapivě objevily kdysi konkurenční tanky LT vz. 34 s čísly 13493, 13497, 13498, 13499, 13504, 13511, 13521, 13524, 13533 a 13536. Zde je místní německý vojenský přidělenec pro bídný technický stav a zastaralost nařídil sešrotovat.

Vznikla z toho menší aféra, neboť po čase o ně projevil zájem hlavní výzbrojní úřad SS. Jak se ukázalo, počítal s nimi pro ozbrojené síly chorvatského diktátora Paveliče. Nicméně v té době - v březnu 1945, již všechny věže odeslali z továrny přezbrojené na dva kulomety pro potřeby nově budovaných opevněných linií. Pouze dva vozy zbavené výzbroje stály ještě v modelárně, zbytek se změnil na hromady plechu. Brzy však začali mít Němci úplně jiné starosti, a tak tyto vzorky původní československé výzbroje zůstaly na našem území. Také na Slovensku se zachovalo několik LT vz. 34 zakopaných v horách v pevných postaveních. V kolekci tanků vytvořené v rámci tankového učiliště po válce údajně tento typ nechyběl. Tato unikátní sbírka, obsahující vzácná vozidla československé, německé, francouzské, sovětské, anglické a americké provenience, bohužel, jak je u nás zvykem, vzala za své na přelomu 50. a 60. let. Tak skončil i první lehký tank čistě české konstrukce - LT vzor 34.

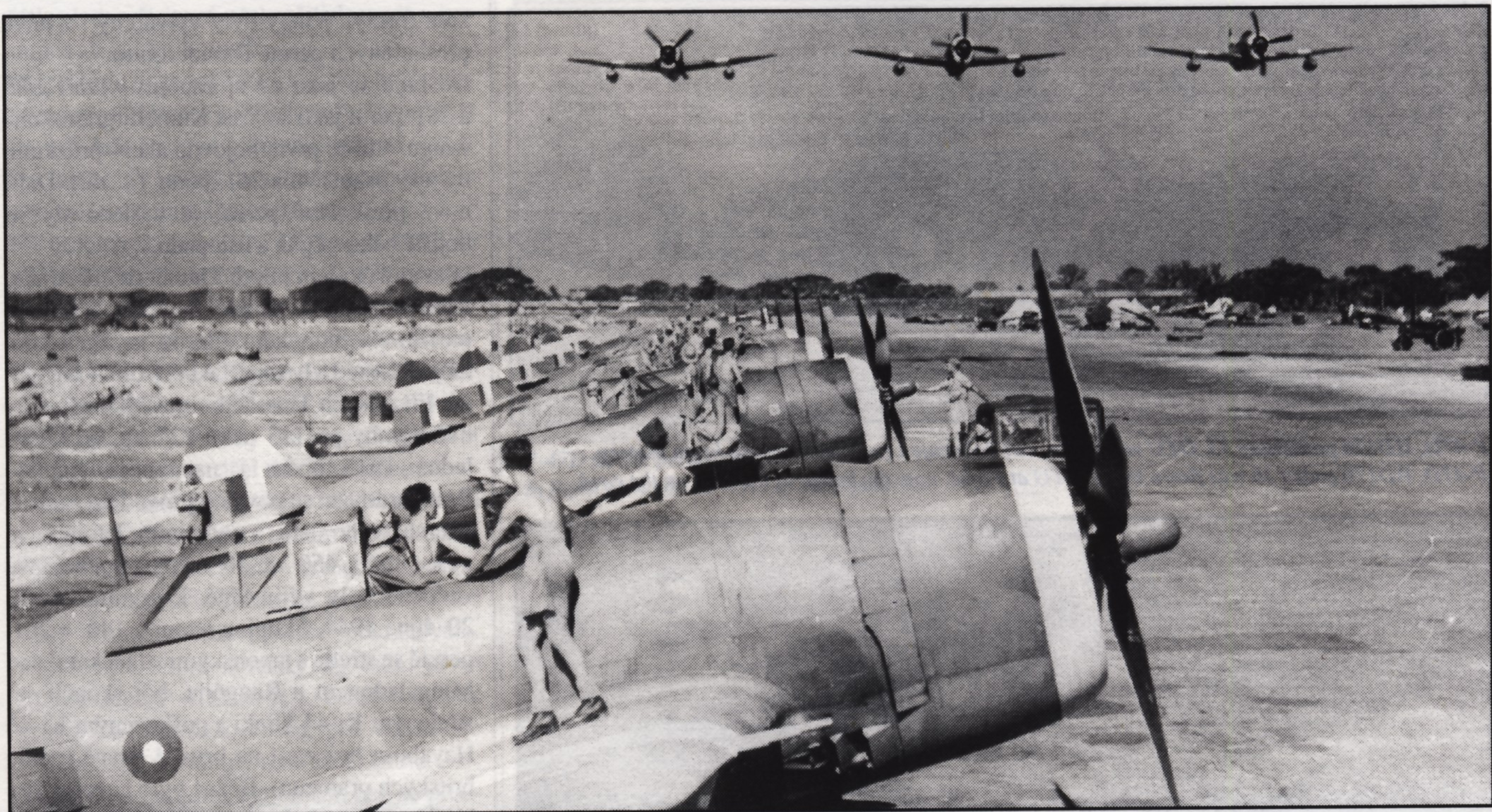
Technický popis:

Lehký tank LT vz. 34 bylo obrněné pásové vozidlo, určené pro manévrový boj v terénu v sestavách jednotek jízdy, výjimečně pro podporu pěchoty při střetu s nezakopaným nepřítelem. Osádku tvořili tři muži - velitel (zároveň střelec z věžových zbraní), řidič a radiotelegrafista (zároveň střelec z čelního kulometu). Tank byl vyzbrojen 37 mm dělem Škoda A-3 ÚV (vz. 34) uchyceným spolu s těžkým kulometem ZB-53 (vz. 35) v čelní desce věže, druhý kulomet stejného typu byl lafetován v čelní desce korby před řidičem. Zásoba munice činila 72 ran pro dělo a 2000 nábojů pro kulomety. Při rozměrech - délka 4600, šířka 2100 a výška 2215 mm, vážil plně vyzbrojený vůz bez osádky 7500 kg. Překračoval příkop šířky 2,1 metru, stupeň 0,85 metru vysoký a brodil do hloubky 80 cm. Operační dosah činil 160 kilometrů na dobré silnici.

Korba a věž byly sestaveny z ocelových úhelníků, na něž se nýtovaly rovné pancéřové plechy rozličné síly. Čelní a boční kolmé stěny nesly pancéřování 15 mm, šikmé stěny 12 mm, dvířka krytu motoru 10 mm a strop s podlahou 8 mm. Do bojového prostoru v přední části korby vstupovala posádka přes kruhový otvor o 570 mm na vrcholu velitelské věžičky, nouzově jej opouštěla obdélníkovým otvorem o rozměrech 450x400 mm ve dně korby. Velitel pozoroval okolí pomocí čtyř periskopů v plášti věžičky, případně 1,25x zvětšujícím episkopem, prostrčeným poklopem vstupu. Řidič měl vpředu a z boku průzor krytý zevnitř neprůstřelným sklem, zevně sklopeným pancéřovým příklopem se štěrbinou. Obdobný průzor, ale menších rozměrů, měl k dispozici vpředu i radiotelegrafista.

Tank poháněl čtyřdobý zážehový čtyřválec Praga NH o vrtání 110 s zdvihu 160 mm, s obsahem 6,08 l. Při 1350 otáčkách za minutu dosahoval výkonu 45,3 kW. Chlazení bylo vodní, s klasickým lamelovým chladičem za motorem. Čtyřstupňová převodovka s ozubenými koly ve stálém záběru (typ Praga TN), spolu s dvojstupňovou redukcí, umožňovala dosahovat rychlostí v rozsahu 2,8 až 30 km/hod. Zásoba paliva činila 2x 64,5 litru ve dvou nádržích po stranách lože motoru. Z převodovky se náhon přenášel na přední hnací kola pásů přes kuželová soukolí směrových spojek a předlohové ozubené soukolí. Vzadu měly pásy bronzová napínací kola 360x60 mm a spočívaly každý na osmi ocelolitinových pojezdových kolečkách 340x80 mm, opatřených gumovou obručí a sdružených po dvou do vozíků, odpérovaných shora listovými pery. Horní část pásu vedly dvě bronzové kladky a dřevěné vyplechované lišty. Pásy měly šířku 272 mm, 107 článků a vozidlo s nimi docilovalo specifického tlaku 0,45 kg/cm^2.

Pro spojení uvnitř vozidla sloužilo světelné signalizační zařízení se čtyřmi různobarevnými žárovkami. Mezi tanky v jednotce se udržovalo spojení pomocí radiostanice vz. 35 o teoretickém dosahu 2 km, signálními praporky, světelným majáčkem na velitelské věžičce a sirénou napojenou na výfuk. Vnější osvětlení tvořil reflektor o průměru 115 mm umístěný uprostřed čelní desky před řidičem, dvě obrysová světla vpředu na blatnících a vzadu svítilna nad evidenčním číslem. Na korbě v úchytech bylo umístěno vyprošťovací nářadí: lopata, krumpáč, sochor, pětikilový perlík, zubový zvedák na 5 tun s podkladní dřevěnou okovanou deskou a 12 metrů dlouhé lano, dimenzované na tah sedmi tun. Tanky LT vz. 34 nesly standardní kamufláží nátěr československých obrněných vozidel, složený ze skvrn barvy tmavě zelené, červenohnědé a světle okrové.



Thunderbolty v britských službách

Zdeněk Pátek

O zařazení letounů Republic P-47 Thunderbolt do britského letectva (RAF) se poprvé uvažovalo již v roce 1941, ještě před zahájením jejich sériové výroby. Britské ministerstvo letectva (Air Ministry) usilovalo o dodávku stovky Thunderboltů na začátku roku 1942 místo dříve objednaných Curtissů P-40.

Přednost v dodávkách zbrusu nového typu ale dostalo americké letectvo. Provoz první sériové verze P-47B záhy u letounů odhalil řadu nedostatků, a tak britské ministerstvo o typ ztratilo zájem.

K oživení zájmu došlo na sklonku roku 1943. V jihovýchodní Asii se na rok 1944 připravovala rozsáhlá ofenzíva proti Japoncům. V rámci příprav se plánovalo i posílení britského letectva. Jeho hlavní úkol v nastávajících bojích měl spočívat v podpoře pozemních vojsk. Spolupráce s pozemními vojsky do té doby ležela na bedrech Hurricanů, kterými bylo v jihovýchodní Asii vyzbrojeno dvacet perutí. Pro zvýšení úderné síly požadoval hlavní štáb britského letectva v Indii přezbrojení osmi z nich na P-47D. Kromě bitevních akcí měly sloužit i pro dálkové doprovody bombardovacích letounů. Ministerstvo letectva sice vyjadřovalo pochyby o vhodnosti Thunderboltů pro útoky na pozemní cíle, námitky se týkaly zejména nízké stoupací rychlosti u země a relativně malé obratnosti, ale americké zkušenosti v té době již jasně ukazovaly neopodstatněnost podobných obav.

A tak byla v lednu 1944 v rámci dohod o dodávkách amerických letadel pro RAF dohodnuta i dodávka prvních 420 Thunderboltů, později rozšířená na celkem 600 kusů z výroby roku 1944. Thunderboltů mělo být pro RAF vyráběno v prvním pololetí šedesát měsíčně, ve druhém čtyřicet.

První dva stroje, verze P-47D-15-RE, dostali Britové v předstihu již z prosincové výroby roku 1943. RAF je převzalo 29. února 1944. Od března do května pak do Indie dorazilo 57 kusů P-47D-21-RE a 178 kusů P-47D-22-RE. Další dva P-47D-22-RE byly z USA odeslány do Británie, kde se spolu s dvěma dalšími Thunderbolty vypůjčenými od USAAF zúčastnily různých zkoušek. U RAF dostaly všechny P-47D-15, D-21 a D-22 jméno Thunderbolt I.

Od dubna do června bylo do Indie dodáno 88 Thunderboltů verze P-47D-25-RE, další dva kusy byly odeslány z USA ke zkouškám do Británie. Pro novou verzi s kapkovitým překrytem kabiny bylo zvoleno označení Thunderbolt II, které zůstalo v RAF zachováno i pro všechny další následující verze s kapkovitým překrytem.

Od června do srpna 1944 RAF převzalo 30 kusů P-47D-27-RE, mezi červencem a listopadem do stavu přibylo 170 letounů P-47D-28-RE.

Již v květnu 1944 dostala P-47D-21-RE první bojová jednotka, 135. peruť na Cejlonu (Srí Lanka).

V Indii začal výcvik na Thunderboltech v květnu 1944 v přeškolovacím středisku v Mauripuru. Hlavní podíl na výcviku ale nesla od června No. 1670 Conversion Unit v Jelahance, kde se první začala přeškolovat 146. peruť spolu s 261. perutí. Pilotům přecházejícím z Hurricanů pilotáž Thunderboltů připadala obtížná a počátky výcviku byly doprovázeny těžkými nehodami.

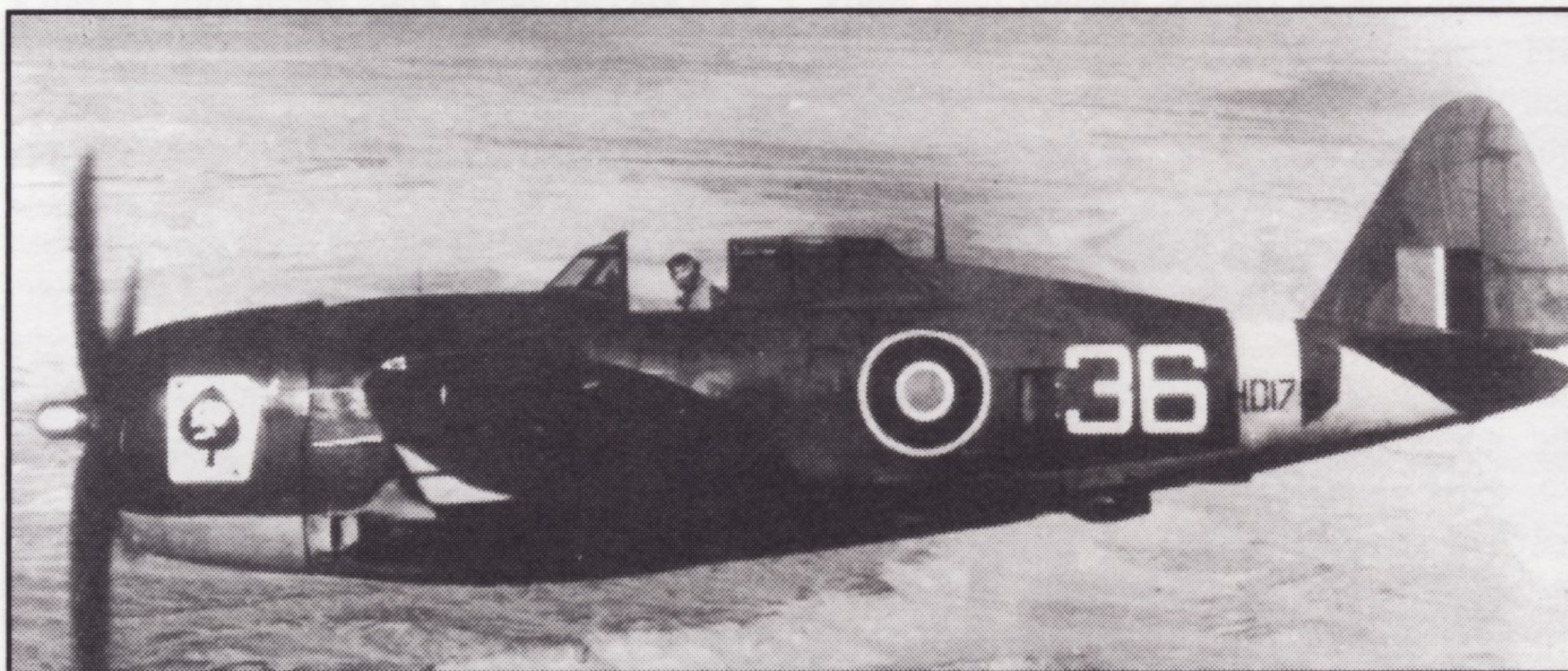
Výcvik ukončila 146. a 261. peruť v srpnu, 79., 30., 134. a 258. peruť v září a 5. se 123. v říjnu 1944. Tím bylo dosaženo tehdy plánovaného cíle - přezbrojení devíti perutí. Jednotky opouštěly středisko v Jelahance se směsicí Thunderboltů I a II.

Mezitím se Thunderbolty dostaly i k dalším cvičným jednotkám. Více než dvacet P-47D-21-RE a D-22-RE bylo odesláno do Egypta, kde od října 1944 tvořily vybavení cvičné jednotky 73 OTU na základně Fajid. Další posilou pro 73 OTU se staly 24 letouny P-47D-28-RE.

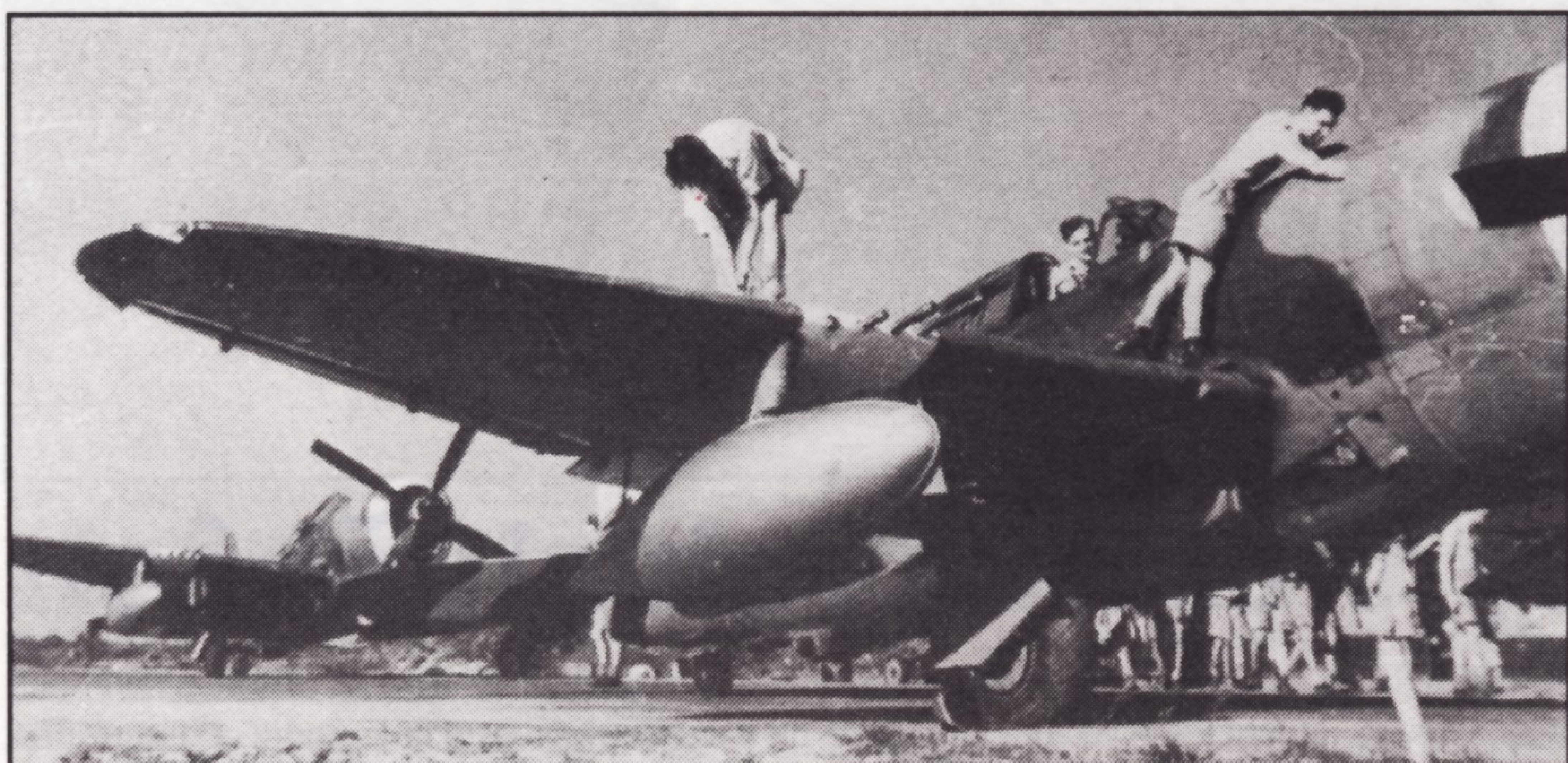
V srpnu 1944 bylo rozhodnuto verzi P-47D-21-RE vyřadit z bojových jednotek a nadále ji používat pouze k výcviku, ale několik kusů (s vrtulí Curtiss Electric nahrazenou vrtulí Hamilton Standard Hydromatic) vydrželo v první linii až do ledna 1945.

V době prvních dodávek Thunderboltů, v dubnu 1944, Japonci zahájili rozsáhlou ofenzívu s cílem dobytí Asámu a průsmyků vedoucích do údolí Bráhmaputry. V polovině srpna byla ale iniciativa již zcela na straně Spojenců a Japonci byli po počátečních úspěších zatlačováni do Barmy.

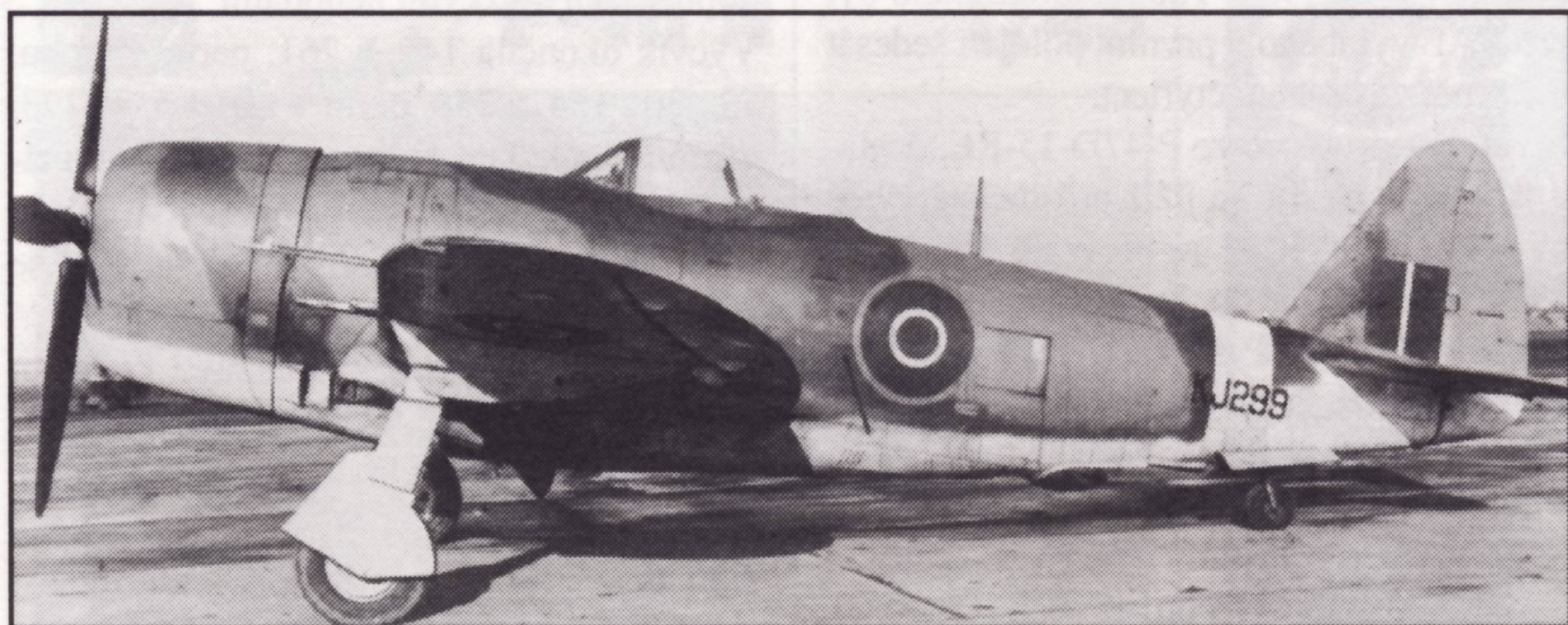
Od června 1944 přecházelo britské letectvo v jihovýchodní Asii na systém samostatných vyšších jednotek - wingů. Systém měl především usnadnit údržbu a akce s nepřetržitým hlídkováním ve vzduchu nad určeným úse-



P-47D, HD176 používaný 73. OTU ve Fayidu, což dokazuje i znak jednotky na krytu motoru.
P-47D, HD176 coded 36 was flown by 73. OTU at Fayid, note the badge of this unit on the cowl.



Příprava ke startu P-47D-22-RE, 135. perutě v Chittagongu, prosinec 1944.
December 1944, the P-47-D-REs of 135. Squadron at Chittagong are readied for a sortie.



P-47D-30-RE, KJ299 (44-20309), jeden ze dvou prvních strojů tohoto typu poslaných do Velké Británie v prosinci 1944.
One of the first two P-47D-30-REs sent to the UK in December 1944, the KJ299 (44-20309).



P-47D-28-RE, KJ137 (44-19628) od 73. OTU v Egyptě začátkem roku 1945.
P-47D-28-RE, KJ137 (44-19628) of 73. OTU in Egypt early 1945.

kem fronty. Wingy byly vytvářeny i z nově přeškolených perutí Thunderboltů.
Do bojů se jako první zapojily v září 146. a 261. peruť jako součást Kumbhirgramského wingu. Vůbec první bojovou akci - průzkumný let - uskutečnila 261. peruť 14. září. Další nově přeškolené perutě je následovaly na bojiště během října a listopadu.
Hlavním úkolem pilotů Thunderboltů se skutečně staly útoky na pozemní cíle. Někdy se útočilo i v hlubokém zázemí nepřítele, poměrně časté byly např. akce v okolí Rangúnu. Při útocích Thunderbolty většinou nosily dvě bomby po 113 nebo 227 kg, od konce ledna 1945 občas i napalmové bomby. Bombardování se obvykle provádělo z mírně střemhlavého letu s vybráním letounu ve výšce mezi 450 až 50 metry. Souboje ve vzduchu byly výjimečné, k prvnímu došlo 20. října 1944. Skupina letounů 146. a 261. perutě se střetla s japonskými stíhačkami nad Mingaladonem u Rangúnu, boj skončil sestřeleným Ki-44 Shoki a poškozeným Ki-43 Hayabusa bez ztrát na britské straně (podle britských pramenů). Běžné bylo i nepřetržité hlídkování nad frontou, kdy byl útok na pozemní cíl prováděn podle okamžitých požadavků pozemních sil a řízen pozemním naváděcím stanovištěm.
Kromě bitevních útoků dostávali piloti Thunderboltů na starost i doprovody britských a amerických bombardérů, ale ani při nich nebyla střetnutí s nepřítelem ve vzduchu častá.
U bojových jednotek se postupně sjednocovala a obnovovala výzbroj, a tak např. 146. peruť měla v listopadu 1944 ve stavu pouze Thunderbolty I, zatímco 261. peruť pouze Thunderbolty II. V listopadu se do první linie dostaly i P-47D-28-RE. Na konci prosince odevzdaly 30., 79. a 123. peruť Thunderbolty I a místo nich převzaly Thunderbolty II, většinou P-47D-28-RE.
V říjnu 1944 RAF převzalo první letouny P-47D-30-RE, dodávka celkem 247 kusů se protáhla do února 1945. Z nich bylo 229 letounů odesláno do jihovýchodní Asie, šestnáct do Egypta a dva do Velké Británie.
Na podzim 1944 nápor Spojenců pokračoval postupem do Barmy, podařilo se dosáhnout řeky Čindwin. Další ofenzíva, s cílem zničit hlavní japonské síly v Barmě rozmístěné mezi Čindwinem a Iravadí, začala překročením Čindwinu 4. prosince 1944.
Do operací se účinně zapojily Thunderbolty. Kromě obvyklých útoků na pozemní cíle je tentokrát očekávaly i nepříliš obvyklé doprovody Dakot shazujících zásoby pozemní armádě. Přitom se pro dosažení větší pružnosti a intenzity vzdušné podpory perutě Thunderboltů během ofenzívy neustále posunovaly za postupujícími vojsky.
Britové při ofenzívě sice dosáhli plánovaných linií, ale hlavní cíl, zničení jádra japonských vojsk, se splnit nepodařilo. Proto bylo připraveno další pokračování útoku. Na za-

čátku ledna Britové překročili Iravadí a postupovali dál k jihovýchodu.

Při postupu se jedny z nejprudších bojů strhly o ostrov Ramree u jihozápadního pobřeží Barmy, kde Britové plánovali zřízení velkého letiště. V tvrdých bojích podporovalo pěšáky šest perutí Thunderboltů.

Při útocích 21. února a 22. února 1945 se pilotům Thunderboltů z 258. a 134. perutě podařilo zničit v Jinmabimu, šedesát kilometrů východně od Meiktily, největší japonský muniční sklad v Barmě. Obrovské exploze byly vidět na vzdálenost osmdesát kilometrů, plameny šlehaly do výše sto padesát metrů a kouř se vznášel do tří kilometrů.

O intenzitě únorových bojů svědčí například bilance 30. perutě, která během měsíce uskutečnila 326 bojových letů v trvání 750 hodin.

Přezbrojování prvoliniových perutí na nové verze Thunderboltů plynule pokračovalo. V polovině února dorazily do Indie první z 29 letounů P-47D-30-RA. Dalších dvacet bylo z USA posláno do Egypta, odkud ale byly později přesunuty rovněž do Indie.

Ztráty Thunderboltů byly nižší, než se předpokládalo. Nízké ztráty spolu spolu s vyššími dodávkami z USA vytvořily zásobu letounů, která umožnila v březnu a dubnu 1945 přezbrojit další dvě perutě Hurricanů. 34. peruť dostala Thunderbolty I, 113. peruť Thunderbolty I i II.

V dubnu 1945 začaly přípravy na obsazení Rangúnu. V jejich průběhu opět docházelo k přeskupování perutí Thunderboltů a změnám jejich podřízenosti wingům. Stále však postupovaly za pozemními vojsky a operovaly z narychlo upravených polních letišť. U vlastního obsazení Rangúnu Thunderbolty samozřejmě nechyběly. Kryly vzdušný výsadek 1. května a podporovaly i vylodění 2. května.

Boje na území Barmy dále pokračovaly i po obsazení Rangúnu, japonské jednotky se probíjely dál na východ. 3. května začalo monzunové období, ve kterém vojáky trápily kromě přívalů vody i vysoké denní teploty. Letová činnost byla monzunovým počasím omezena, navíc se čtyři perutě Thunderboltů (5., 30., 123. a 135.) začaly stahovat zpět do Indie k přípravě na vylodění v Malajsii. 5. i 135. peruť byly v té době stále ještě vyzbrojené Thunderbolty I.

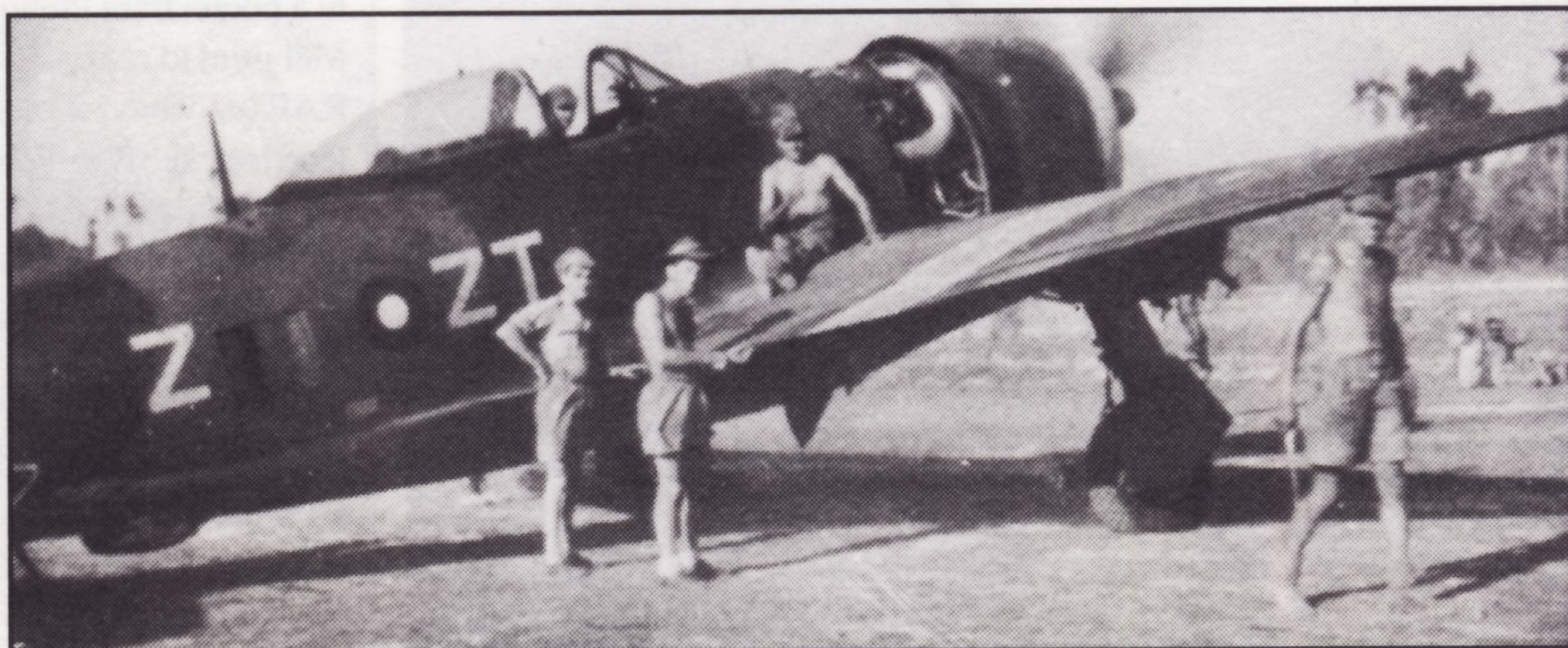
V průběhu června byla 134. peruť přejmenována na 131., 135. na 615. a 123. na 81. peruť.

Na jaře 1945 začaly do Asie přicházet první Spitfiry XIV a předpokládalo se, že od poloviny roku budou k dispozici Tempesty II. Perspektiva dostatku výkonných britských typů vedla ke zrušení objednávek Thunderboltů, poslední P-47D-30-RA převzalo RAF 28. června. Nejnovější verze P-47D-40-RA převzalo RAF 8. června v Británii jediný kus ke zkouškám.

(dokončení v příštím čísle)



P-47D od 30. perutě za letu.
In flight photo of a P-47D of 30. Squadron.

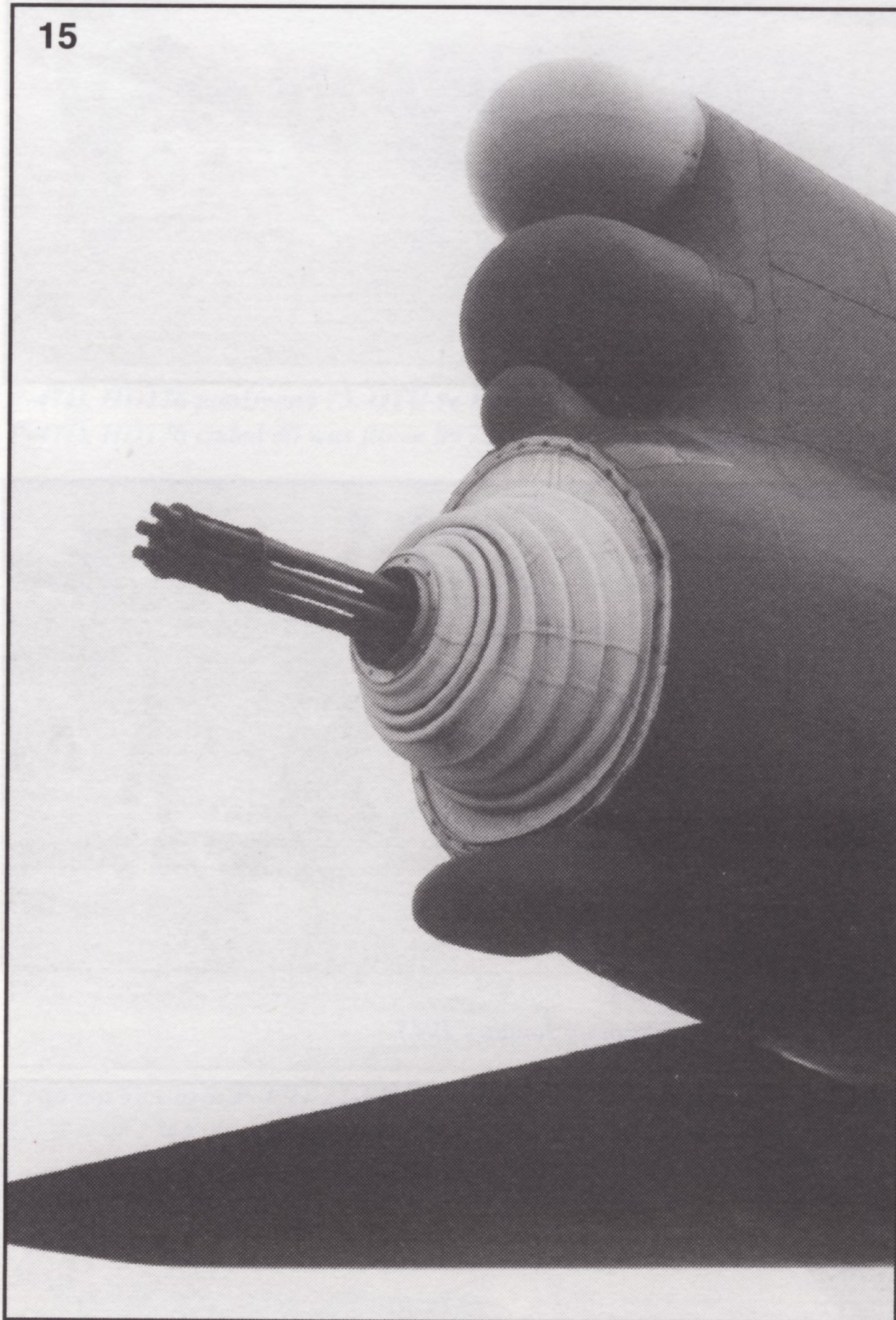


Jeden ze strojů 258. perutě v Ratnapu, leden 1945.
One of the mashines used by 258. Squadron at Ratnap, January 1945.



Thunderbolt MkII od 268. perutě při působení u Composite Squadron v Cox Bazar, říjen 1944.
Cox Bazar, October 1944 a Thunderbolt MkII of 261. Squadron during detachment to the Composite Squadron.

B-52H ve Fairfordu '94


15



16

Modelařinu v nejrozšířenějjším stavitelském měřítku (1/72) jsem záhy opustil pro „pidi" rozměry většiny modelů. S přibývajícím věkem, třesoucími se rukami a postupující hloubkovou tupozrakostí, jsem byl povděčný těm, kteří vymysleli „čtvrtkové" měřítko. Čím větší stavebnice, tím lépe. A tak třeba B-1B v tomto měřítku byla kompromisně rodinou přijata a umístěna v obývacím pokoji v dodělané skleněné kóji pod konferenčním stolkem.

Názor jsem částečně změnil při pohledu na krabici obřích rozměrů firmy MONOGRAM s jejich „dvaasedmdesátinovým" mastodontem B-52. Ne, nekoupil jsem ho, další rozměrný pokoj v panelákové zástavbě nemám volný. Jen jsem si model i zevnitř podrobně prohlížel a říkal si, co by všechno šlo na něm dodělat. K dodělání, tím myslím opravdové dořezání a pootevírání všeho, co by se dalo, schází to nejpodstatnějjší, podklady. Měl jsem tu možnost navštívit ve dnech 30. a 31. července 1994 základnu RAF (užívanou společně s USAF) ve Fairfordu a zúčastnit se této velkolepé letecké show. International Air tattoo 94 bylo ve znamení čtyřicetiletého provozu „leteckého nádeníka" Lockheed C-130 Hercules. Přesto, že jich tam bylo opravdu čtyřicet ze všech koutů světa, ve všech možných a nemožných modifikacích, dával jsem přednost jiným leteckým „lahůdkám".

Bok po boku, přesněji čumák k čumáku, stály na konci statické ukázky dva protagonisté „studené" války, B-52H a Tu-142. Až tady, za Kanálem, z bezprostřední blízkosti jsem mohl vidět, že tito, většinou mladí kluci z osádek obou „oblud", nejsou žádní „supermani či imperialističtí žoldáci" - podle našich dřívějších měřítek, ale ani „rudý mor", podle nedávného hodnocení států NATO, Oboustranný zájem o poznání techniky toho druhého byl bezprostřední a v individuálním prolézání letounů nikdo nikomu nic nezakazoval. A když se už vypotáceli z útrob těchto kolosů, zalehli do stínu křídel, otevřeli několik piv a lahviček vodky a pokračovali ve „stmelování" světonázorových otázek. A tak jako správný malý, český človíček (přestože jsem Moravák a mám přes 180 cm) jsem využil chaosu kolem strojů, začal se tvářit důležitě, na obě strany „rozdával" pár frází v ruštině a angličtině a takto „neviděn" jsem si začal fotit a natáčet pár detailů.

Jak jsem v úvodu článku napsal, nebudu se vší pravděpodobností nikdy B-52H stavět (na druhou stranu ji však v podobě vacu-modellu a ve „čtvrtce" snad vyrábí britská firma I. D. Models-Vac za cenu kolem 54 liber). Proto nabízím několik zajímavých detailů na podvozky, podvozkové šachty a pumovnici tohoto stroje těm, kteří odvahu mají a vlastní rozsáhlé hradní prostory pro umístění postaveného modelu.

V celkovém šedém „kabátě" nepůsobí B-52H zase tak lákavě, spíše nudně. Jedná se o sériové číslo 60-0052 (na směrovce je z tohoto označení vypuštěna jedna nula), ze stavu 5th Wing, 23. Bomb Squadron. kódová písmena MT označují sounáležitost k ACC/AMC Minot AFB, ND. Nechci většinu z vás poučovat, ale pro úplnost vysvětlím zkratky. ACC = Air Combat Command, AMC = Air Mobility Command, Minot - název města, kde je umístěna AFB = Air Force Base a ND = North Dakota.

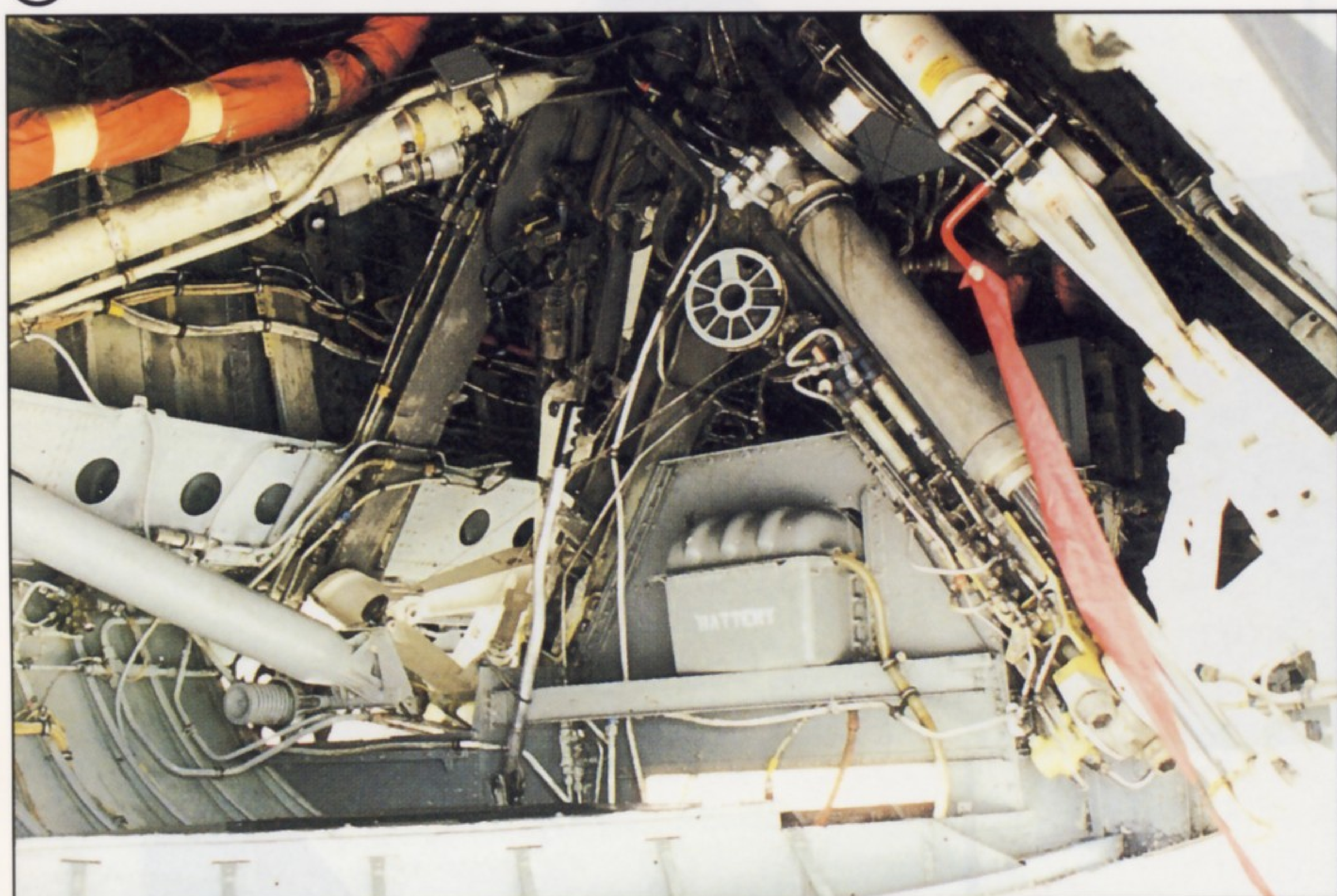
Ze samotných fotografií je patrné rozložení barev na jednotlivých dílech podvozku i pumovnice. Ale ani barevná fotka nemá tu vypovídající schopnost, aby člověk posoudil, jak je vše špinavé, ochozené provozem, omlácené na exponovaných a často používaných spojích či krytech. O rozměrech ani nemluvím. S trochou nadsázky se dá mluvit o tom, že když jsem vlezl do podvozku, domníval jsem se, že stojím na prahu svého panelákového 3+1 a pumovnice svojí ozvěnou odpovídala Punkevním jeskyním Moravského krasu. Prostě ohromující pocit! Zvláště v případech podvozkových šachet, kdy v každé z nich probíhal úhlopříčně drát či ocelové lanko o průměru 5 mm a podle mých teoretických odhadů na něm asi nejvíce záleželo, zda se ta traktorová kola zavřou nebo ne.

Pro ty, kterým tyto fotografie pomohou při stavbě modelu, ještě uvádím náčrt, jak a z kterých míst byly obrázky pořizovány.

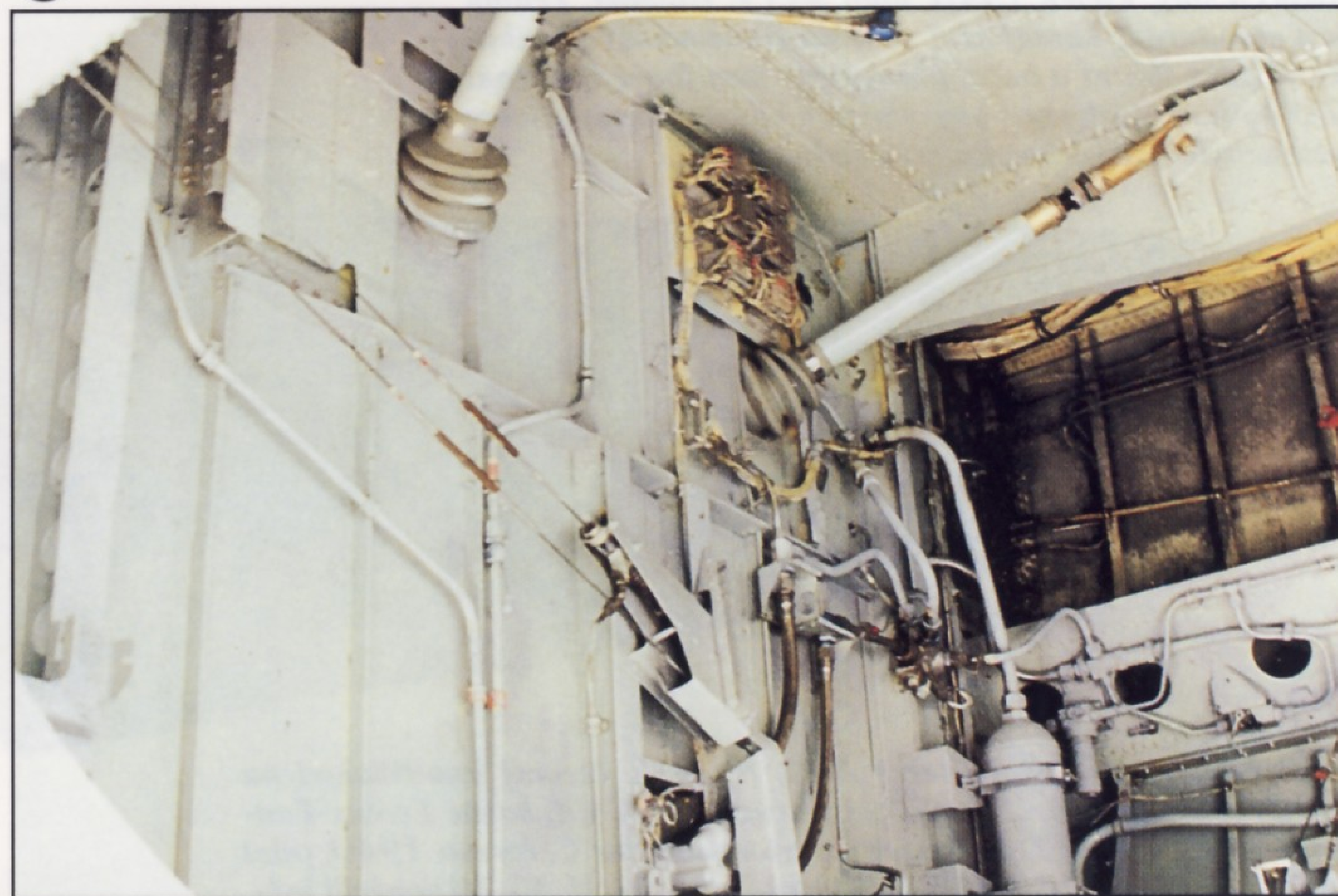
Mnoho úspěchu při zřizování několika desítek kilometrů kabelů a potrubí všem přeje

Jan Martinec

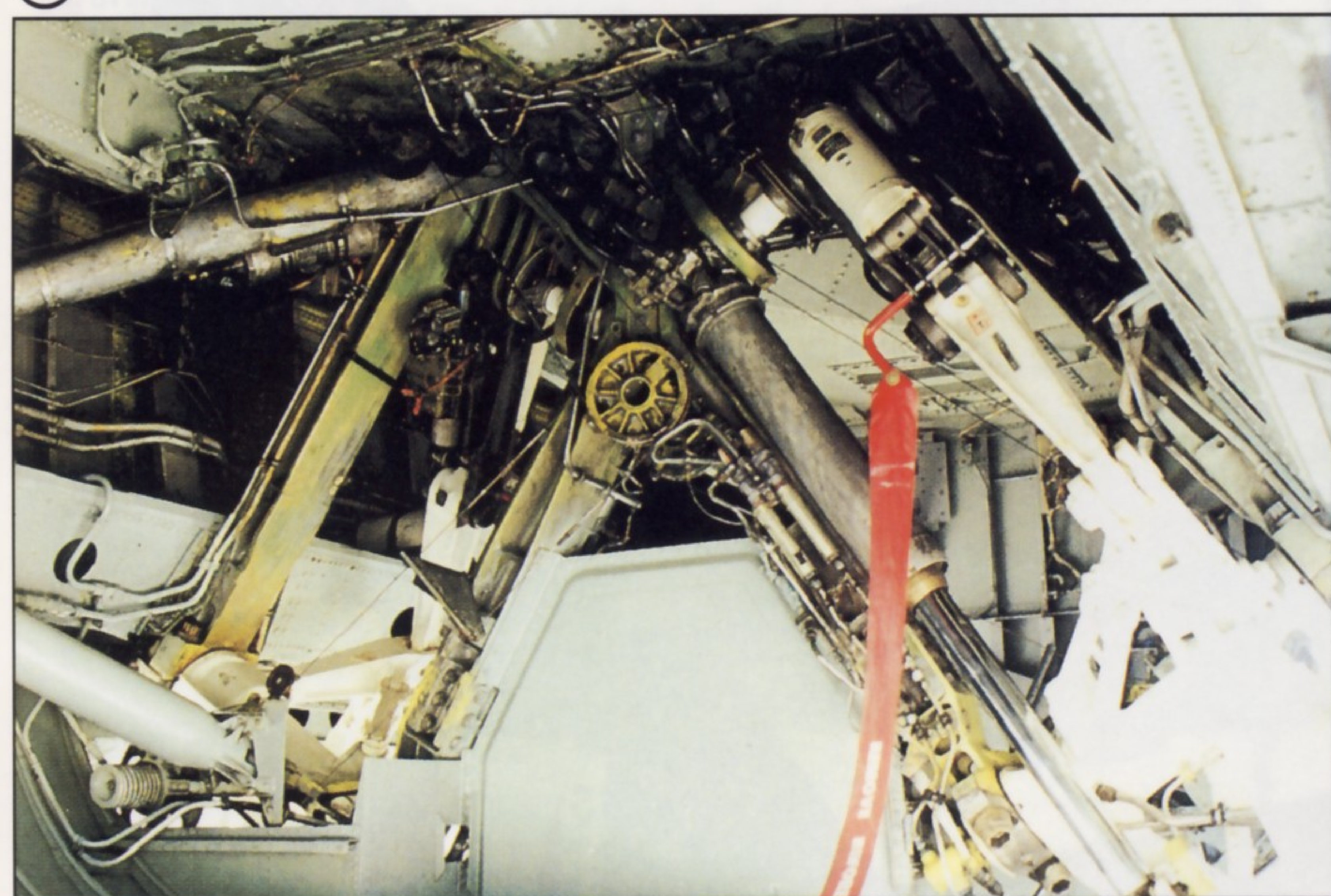
(2) Foto č. 8: prostor předního levého kola při pohledu dozadu



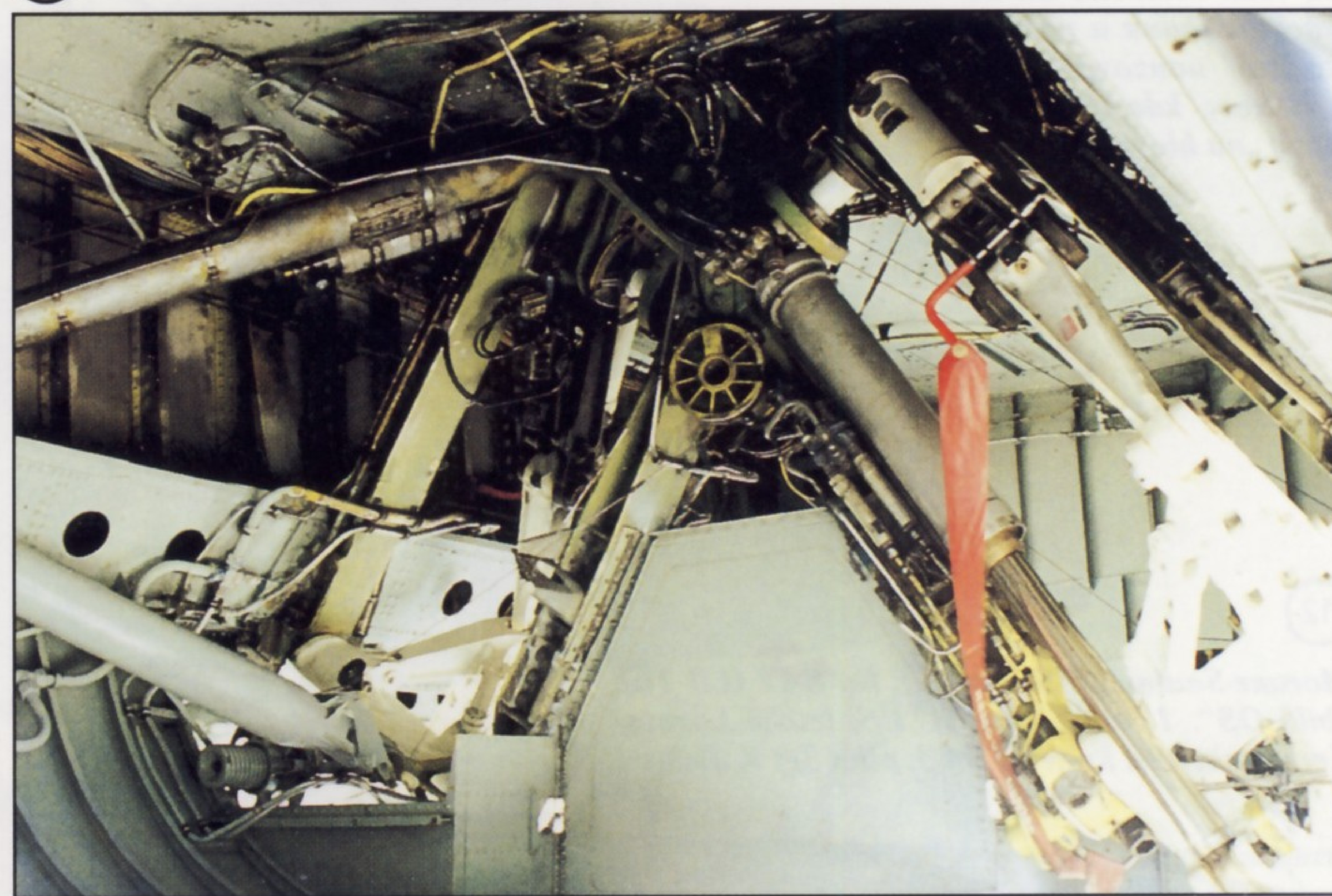
(3) Foto č. 9: pohled na čelní stěnu předního levého prostoru pro kolo



(4) Foto č. 10: přední podvozkový prostor pravého kola pohledem odzadu



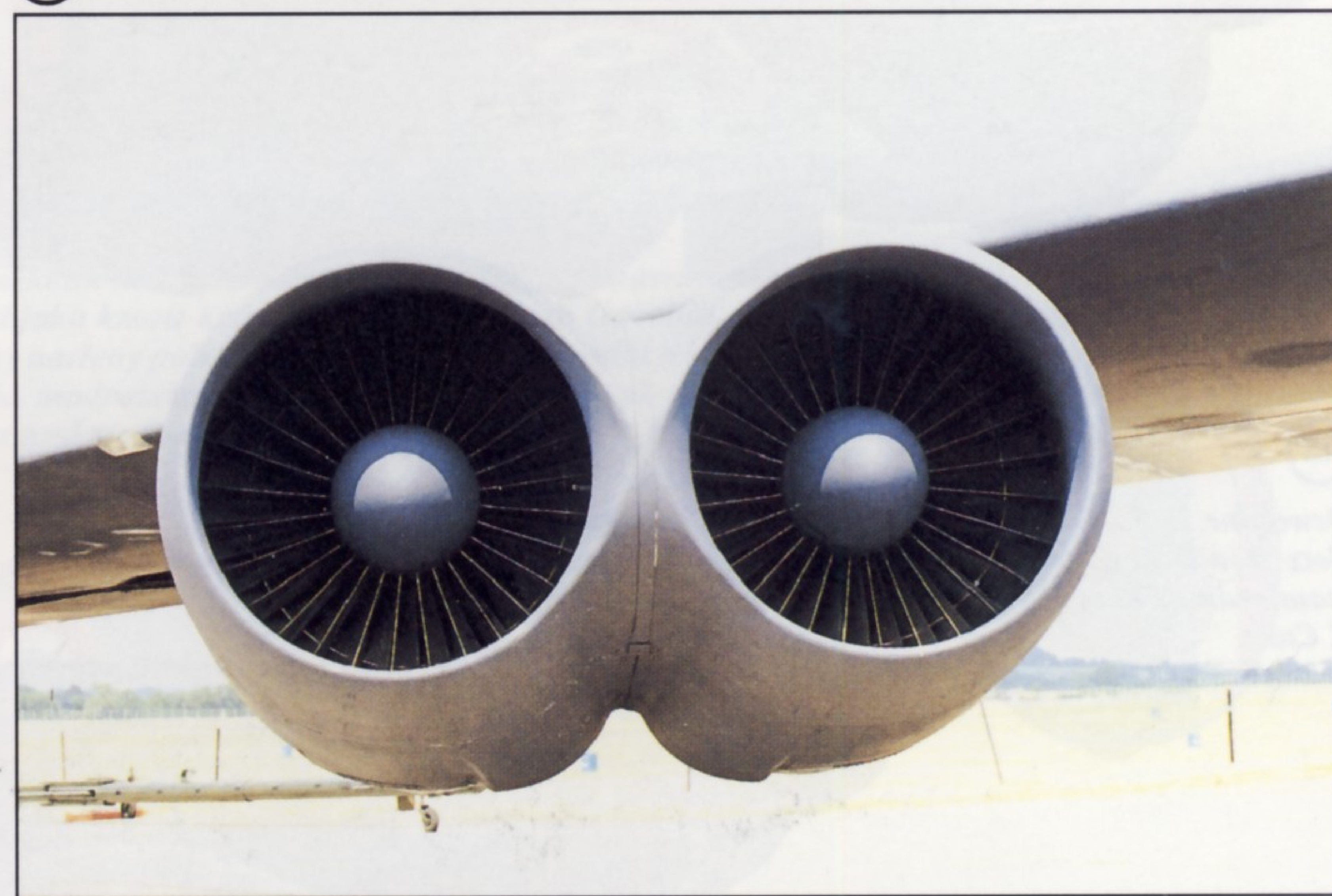
(5) Foto č. 13: podvozkový prostor pravého zadního kola při pohledu zezadu



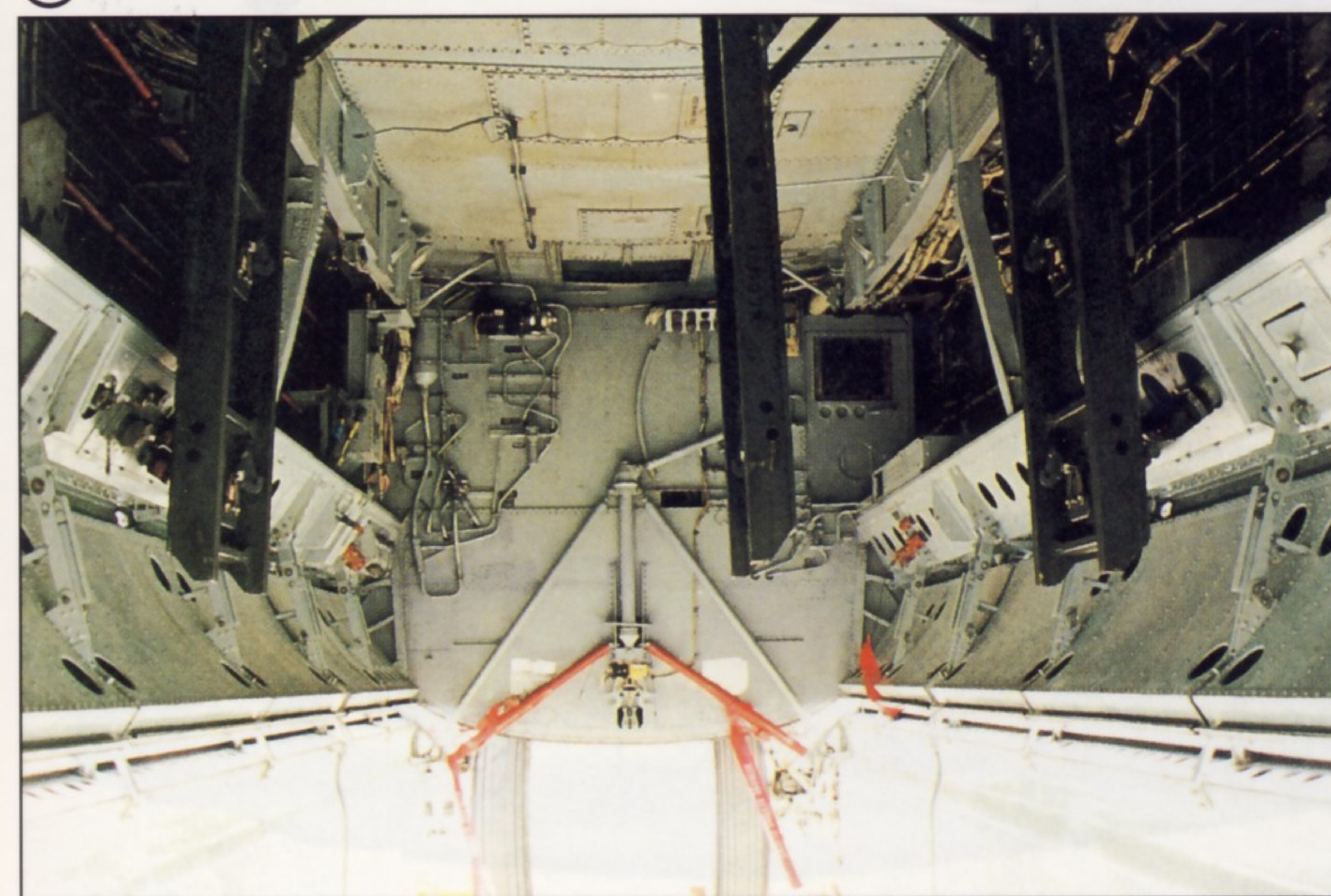
(6) Foto č. 7: přední levé dvoukolo při pohledu zepředu



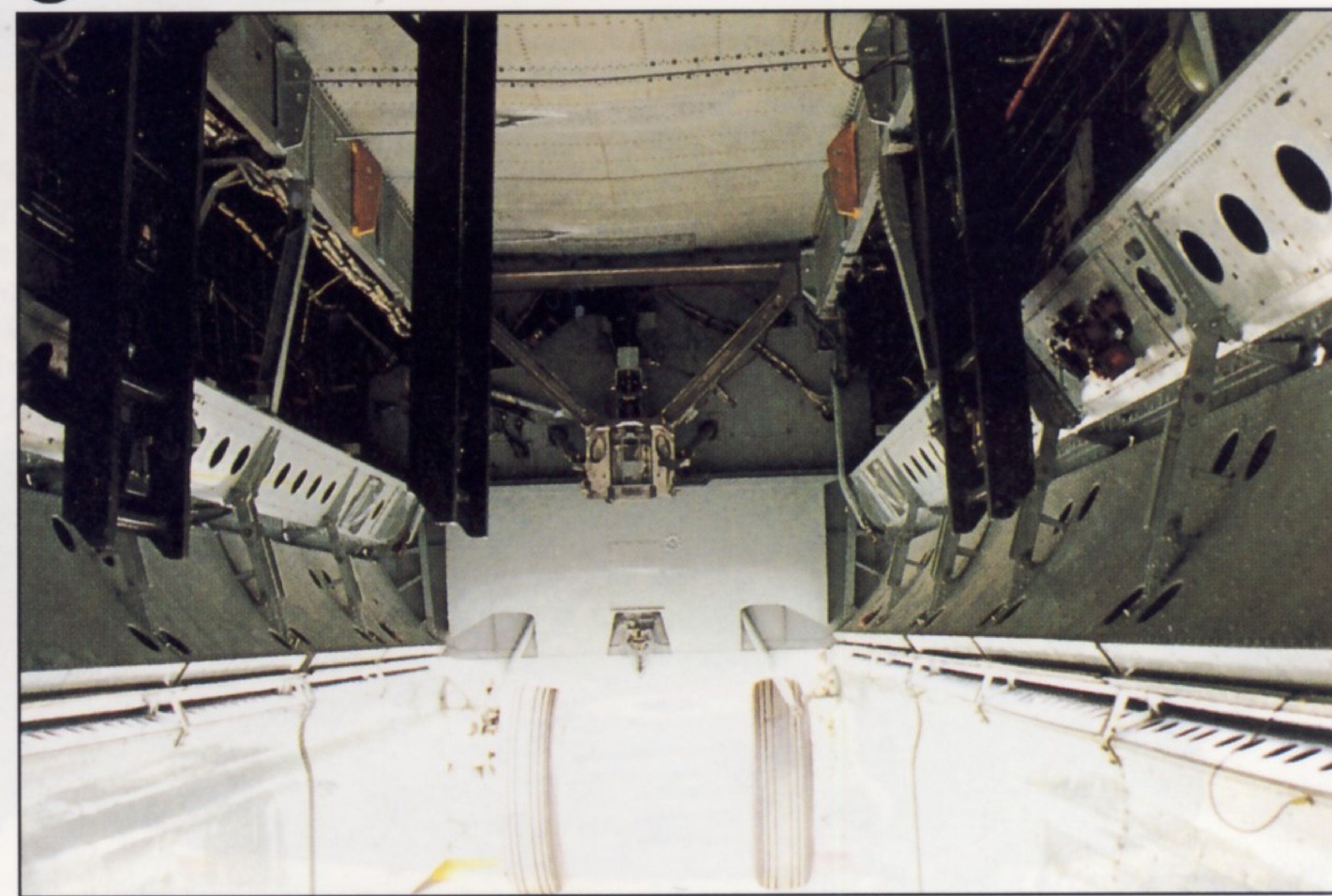
(7) Foto č. 17: dvojice pravých motorů



(8) Foto č. 1: čelní stěna pumovnice

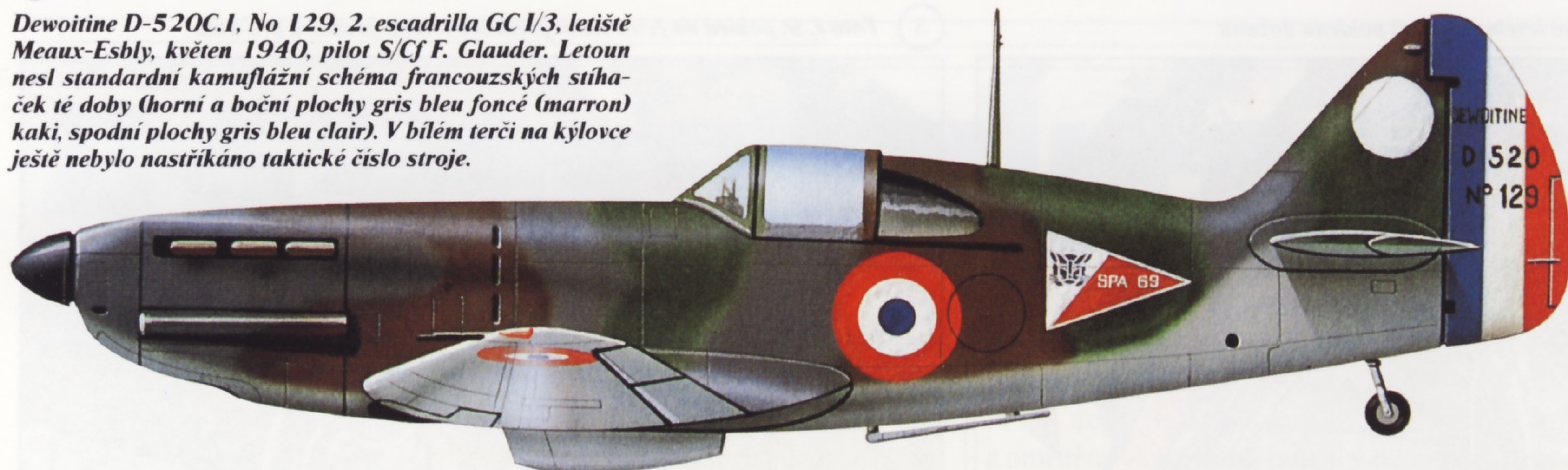


(9) Foto č. 2: zadní stěna pumovnice



(10)

Dewoitine D-520C.1, No 129, 2. escadrilla GC I/3, letiště Meaux-Esbly, květen 1940, pilot S/Cf F. Glauder. Letoun nesl standardní kamuflážní schéma francouzských stíhaček té doby (horní a boční plochy gris bleu foncé (marron) kaki, spodní plochy gris bleu clair). V bílém terči na kýlovce ještě nebylo nastříkáno taktické číslo stroje.



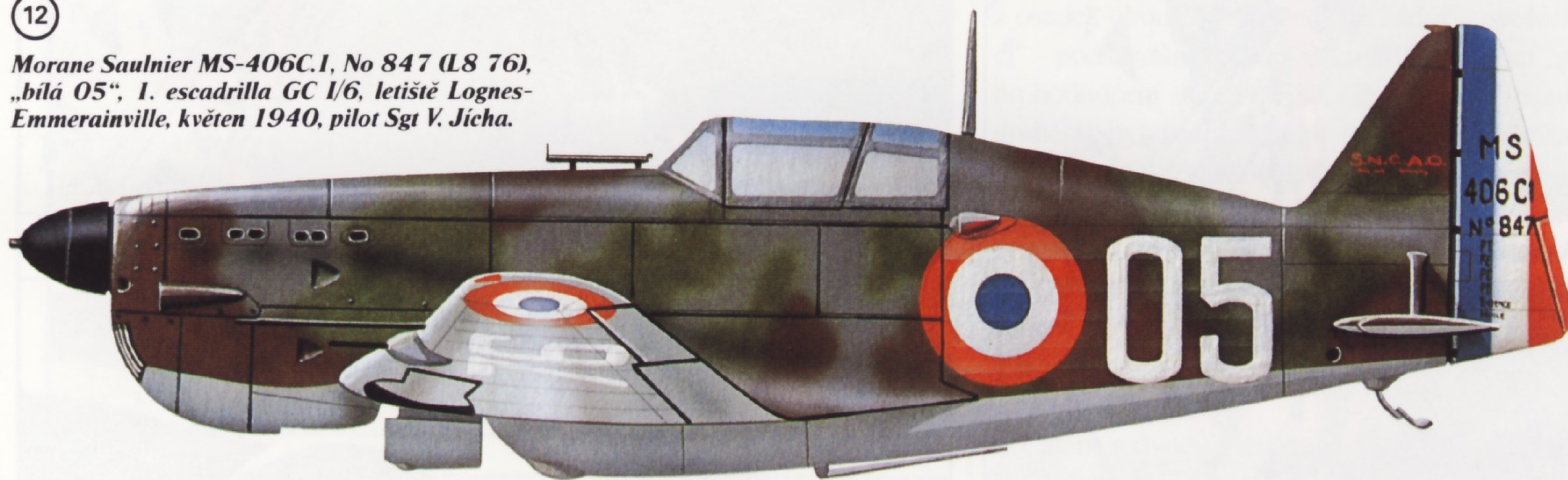
(11)

Curtiss Hawk H-75C.1 (verze A-2), No 212 (nenesl imatrikulaci na spodní ploše křídla), „černá 3", 1. escadrilla GC I/4, letiště Evreux-Fauville, červen 1940. Ze zobrazeným letounem, dne 6. června 1940, pilot Lt F. Burda v boji s Bf 109E od útvarů II./JG 3 a II./JG 26 sestřelil jednoho protivníka. Palivo mu však nestačilo na domácí základnu a proto se strojem nouzově přistál u Bernay, kde letoun postavil „na hlavu".



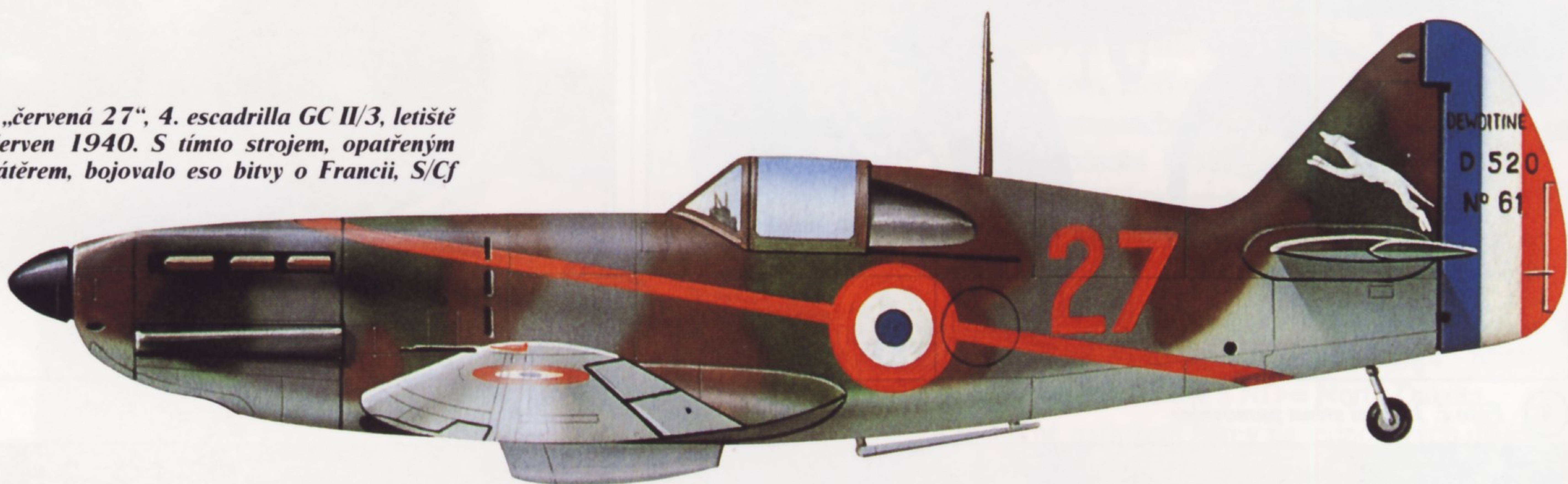
(12)

Morane Saulnier MS-406C.1, No 847 (L8 76), „bílá 05", 1. escadrilla GC I/6, letiště Lognes-Emmerainville, květen 1940, pilot Sgt V. Jícha.



(13)

Dewoitine D-520C.1, No 61, „červená 27", 4. escadrilla GC II/3, letiště Betz-Bouillancy, květen až červen 1940. S tímto strojem, opatřeným standardním kamuflážním nátěrem, bojovalo eso bitvy o Francii, S/Cf V. Cukr.

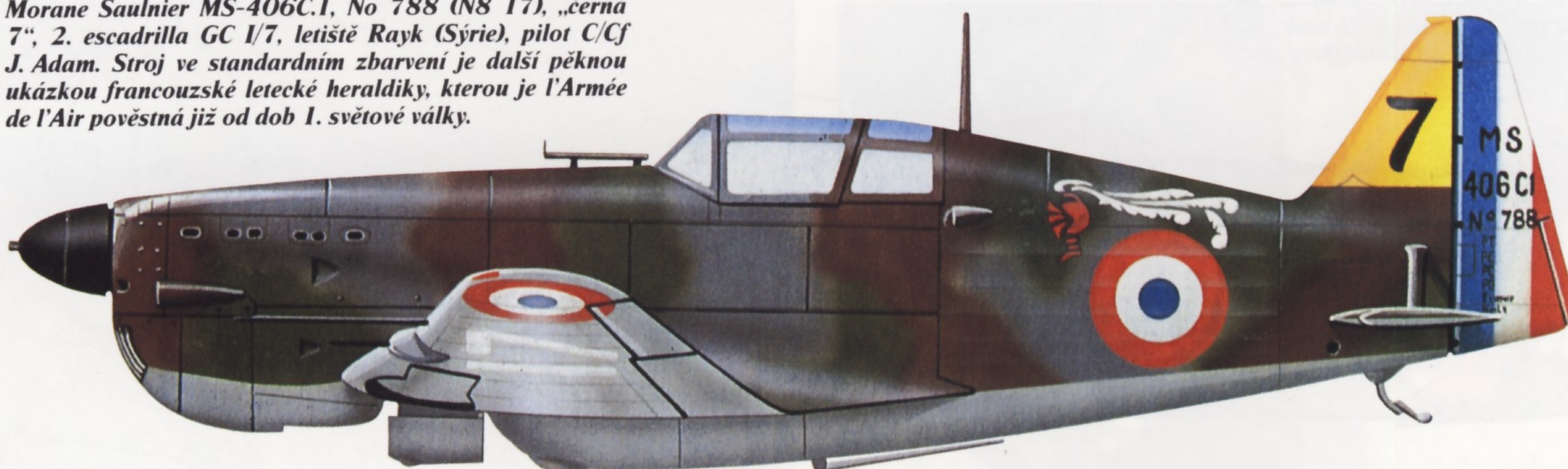


(14)

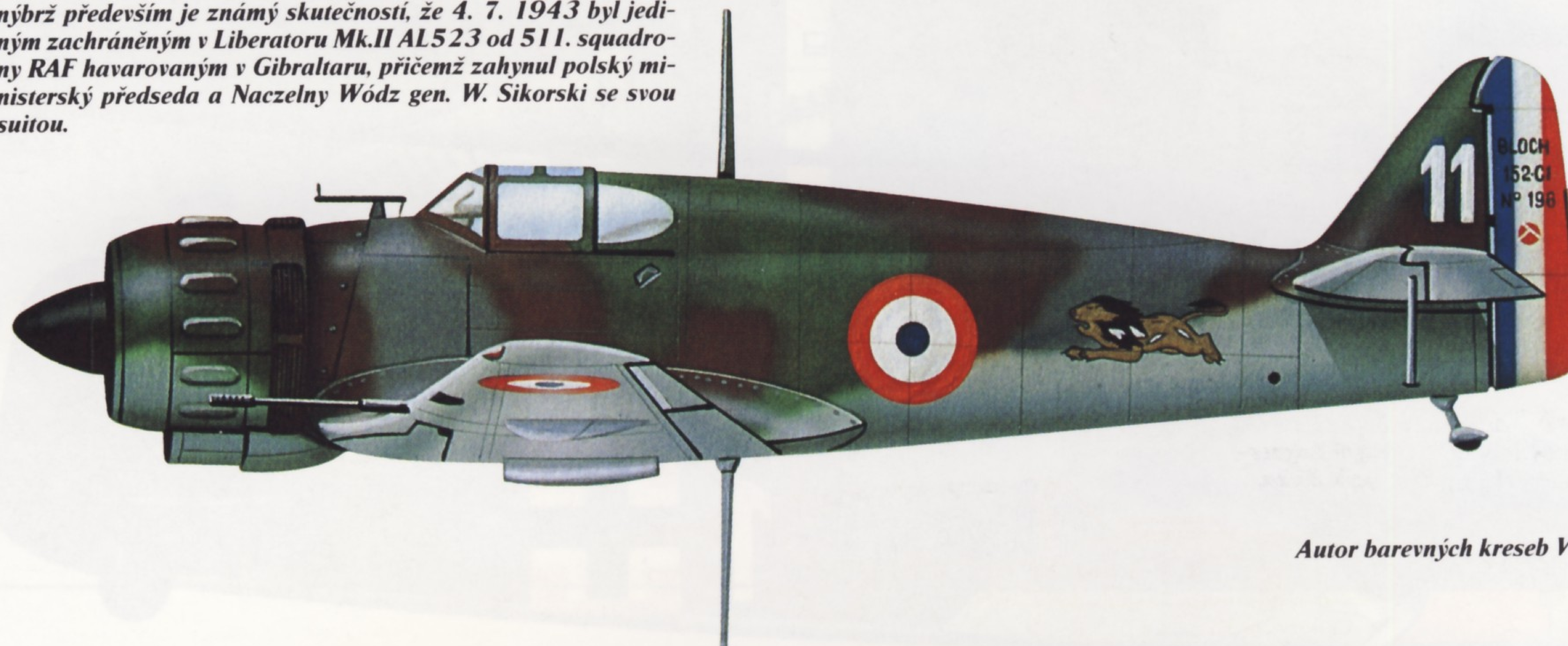
Curtiss Hawk H-75C.1 (verze A-1), No 98 (Y8 97), „žlutá 4", 4. escadrilla GC II/4, letiště Marseille-Marignane, březen 1940, pilot Lt A. Hlobil. Také tento stroj nesl standardní kamufláž francouzského stíhacího letectva, doplněnou znakem escadrilly, „běžícím Palečkem".



(15) *Morane Saulnier MS-406C.1, No 788 (N8 17), „černá 7“, 2. escadrilla GC I/7, letiště Rayk (Sýrie), pilot C/Cf J. Adam. Stroj ve standardním zbarvení je další pěknou ukázkou francouzské letecké heraldiky, kterou je l'Armée de l'Air pověstná již od dob 1. světové války.*

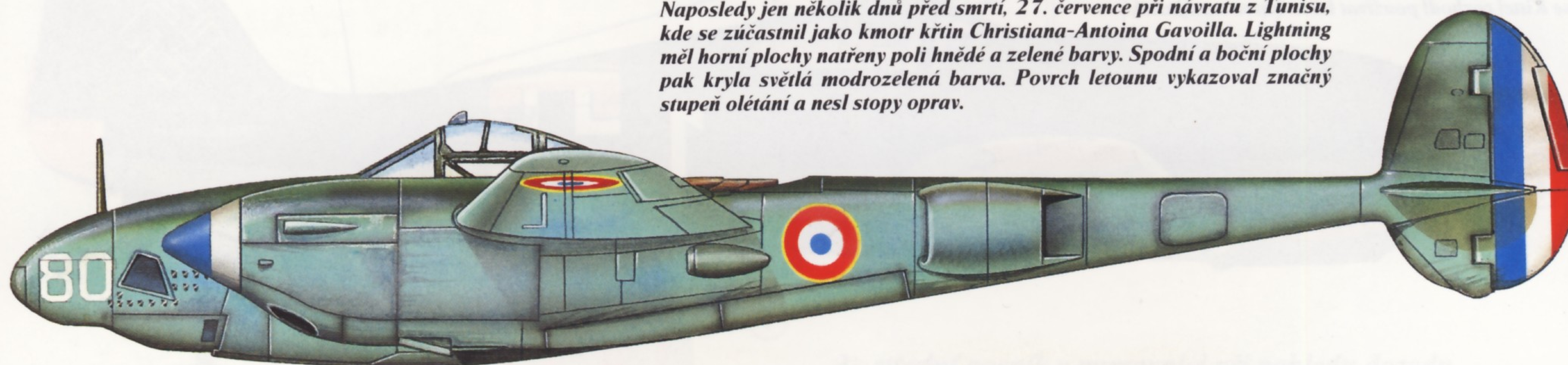


(16) *Marcel Bloch MB-152C.1, No 196 (Y7 98), „bílá 11“, 2. escadrilla GC I/8, letiště Claye-Souilly, květen 1940, pilot S/Cf E. Prchal. Tento pilot proslul nejen tím, že se stal stíhacím esem, nýbrž především je známý skutečností, že 4. 7. 1943 byl jediným zachráněným v Liberatoru Mk.II AL523 od 511. squadrony RAF havarovaným v Gibraltaru, přičemž zahynul polský ministerský předseda a Naczelny Wódz gen. W. Sikorski se svou suitou.*

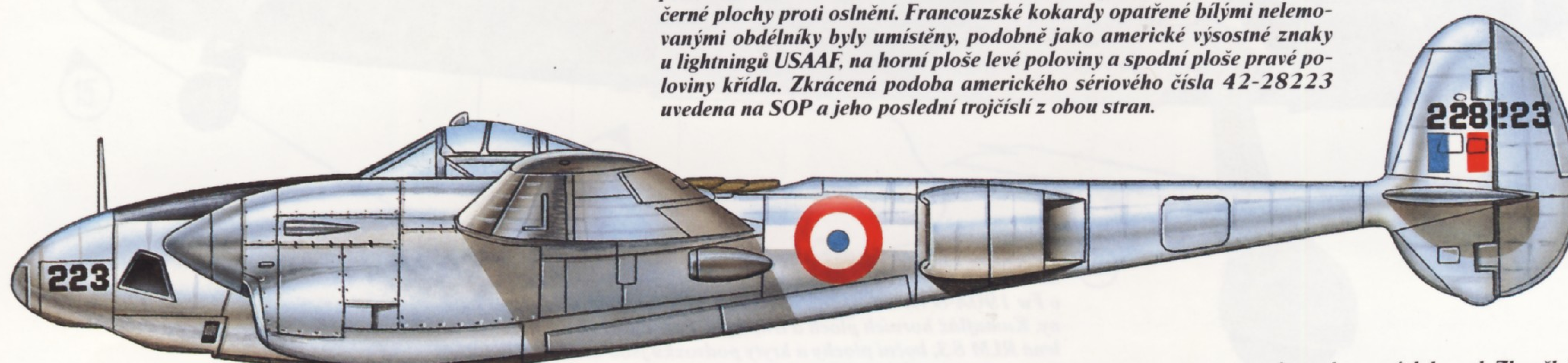


Autor barevných kreseb Vít Hugo Martínek

(17) *Na tomto Lockheedu F-5A ze stavu 1. letky průzkumné skupiny II/33 (1er escadrille, Groupe de Reconnaissance II/33) letectva Svobodných Francouzů vykonal major Antoine de Sainte-Exupéry několik cvičných a spojovacích letů. Poprvé do jeho kabiny usedl při kurýrním letu ze Sardinie do Afriky 26. května 1944.*
Naposledy jen několik dnů před smrtí, 27. července při návratu z Tunisu, kde se zúčastnil jako kmotr křtin Christiana-Antoina Gavoilla. Lightning měl horní plochy natřeny poli hnědé a zelené barvy. Spodní a boční plochy pak kryla světlá modrozelená barva. Povrch letounu vykazoval značný stupeň olétání a nesl stopy oprav.



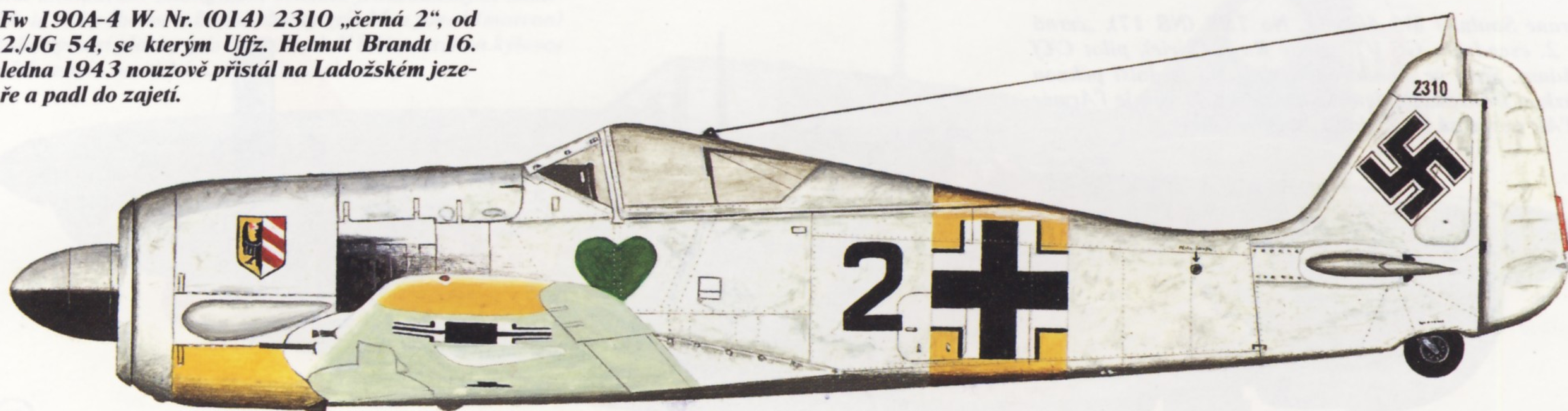
(18) *Pravděpodobný vzhled Lockheedu F-5B, v němž 31. července 1944 major Antoine de Saint-Exupéry nalezl během průzkumného letu nad Němci obsazenou jižní Francií smrt. Celý letoun byl v barvě přírodního kovu, jen před kabinou a na vnitřních stranách motorových gondol se nacházely černé plochy proti oslnění. Francouzské kokardy opatřené bílými nelemovanými obdélníky byly umístěny, podobně jako americké výsostné znaky u lightningů USAAF, na horní ploše levé poloviny a spodní ploše pravé poloviny křídla. Zkrácená podoba amerického sériového čísla 42-28223 uvedena na SOP a jeho poslední trojčíslí z obou stran.*



Autor barevných kreseb Zbyněk Válka

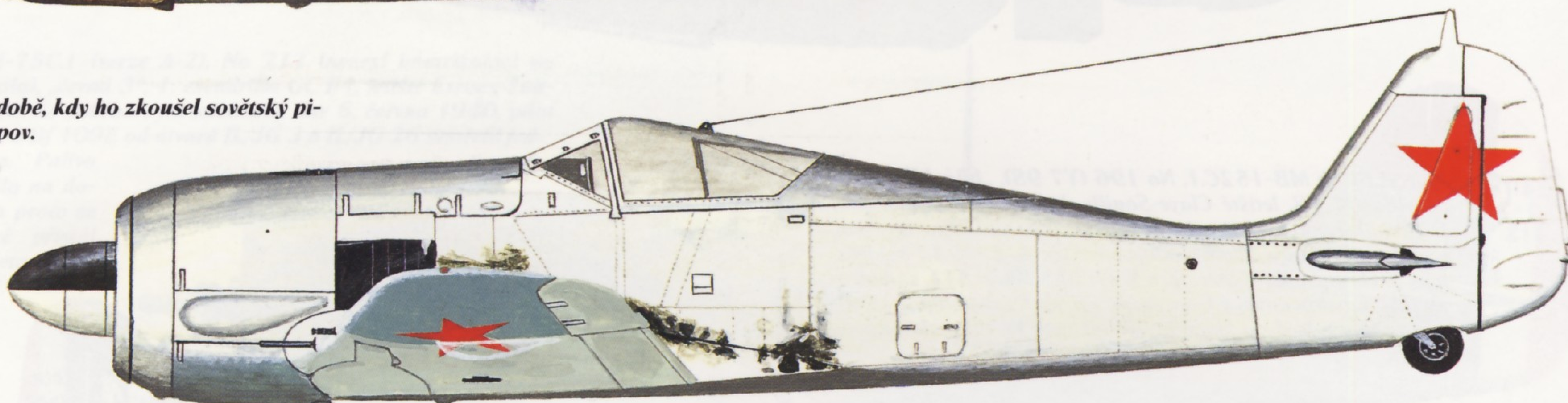
(19)

Fw 190A-4 W. Nr. (014) 2310 „černá 2“, od 2./JG 54, se kterým Uffz. Helmut Brandt 16. ledna 1943 nouzově přistál na Ladožském jezeře a padl do zajetí.



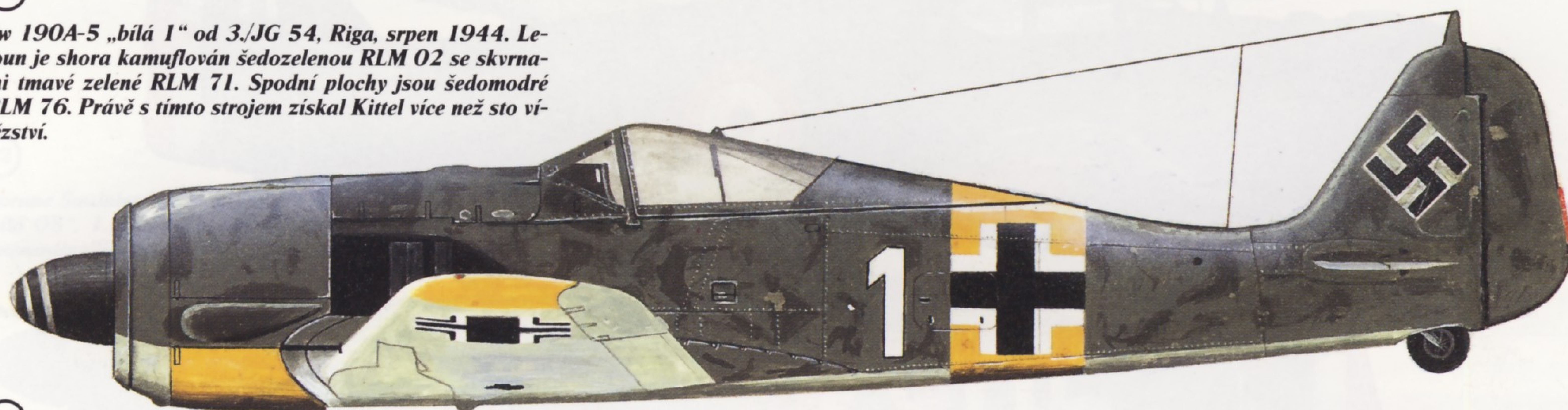
(20)

Tentýž letoun v době, kdy ho zkoušel sovětský pilot Jurij A. Antipov.



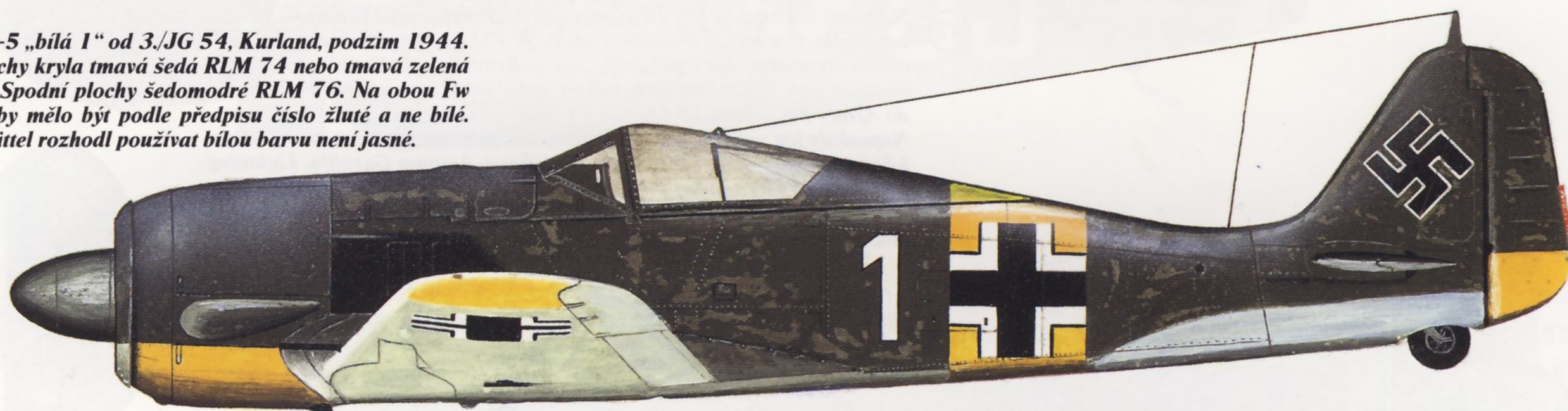
(21)

Fw 190A-5 „bílá 1“ od 3./JG 54, Riga, srpen 1944. Letoun je shora kamuflován šedozelenou RLM 02 se skvrnami tmavé zelené RLM 71. Spodní plochy jsou šedomodré RLM 76. Právě s tímto strojem získal Kittel více než sto vítězství.



(22)

Fw 190A-5 „bílá 1“ od 3./JG 54, Kurland, podzim 1944. Horní plochy kryla tmavá šedá RLM 74 nebo tmavá zelená RLM 71. Spodní plochy šedomodré RLM 76. Na obou Fw 190A-5 by mělo být podle předpisu číslo žluté a ne bílé. Proč se Kittel rozhodl používat bílou barvu není jasné.

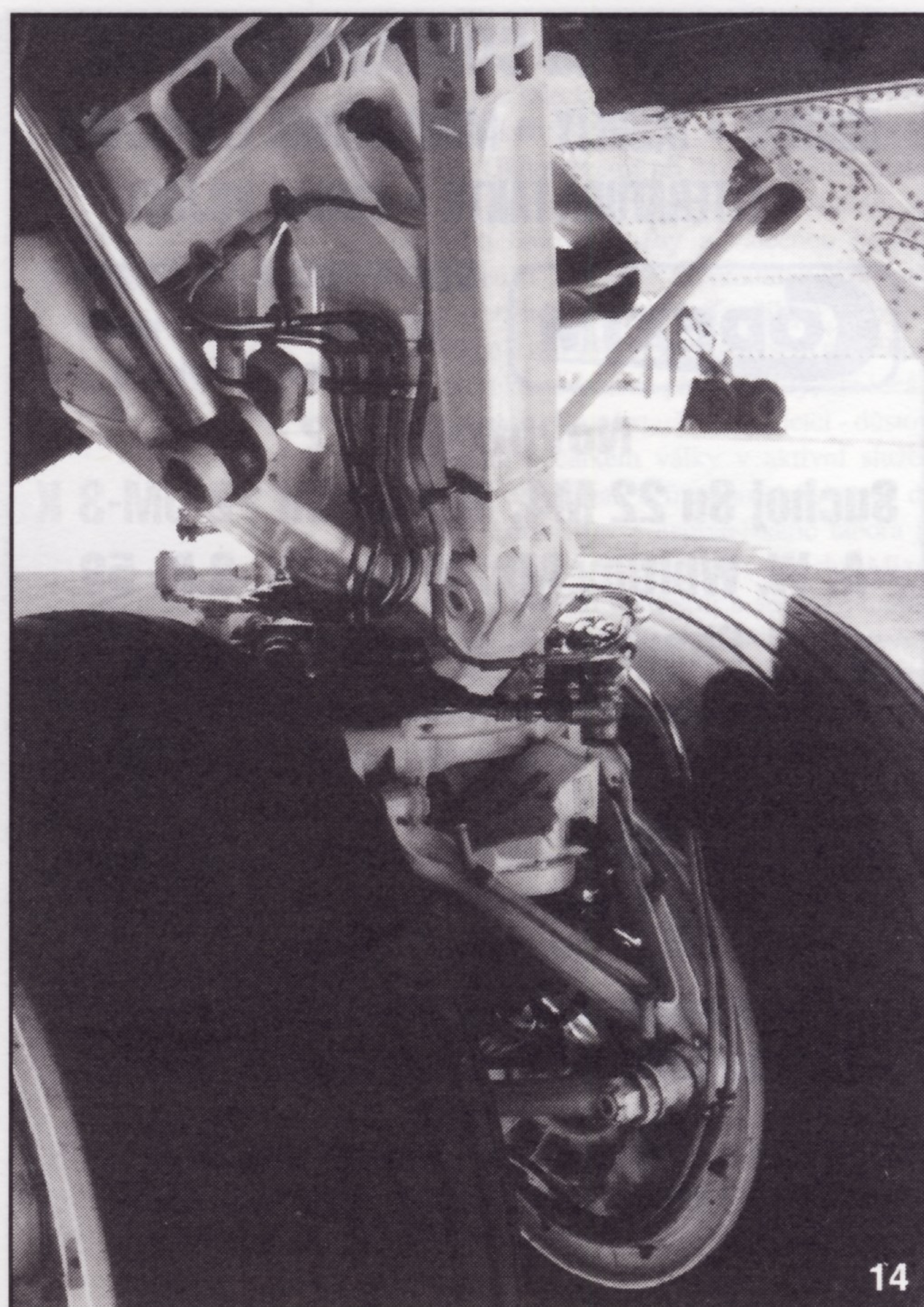




(23) *V tomto letounu se Kittel rozhodl pro černou barvu jedničky (nebo již na letounu byla z dřívějška a nebyl čas ji přemalovat na žluto). Jde o Fw 190A-8 W. Nr. 960282 „černá 1“ s novějším překrytem kabiny. Kamufláž horních ploch a trupu tvoří hnědá RLM 81 a tmavá zelená RLM 83, boční plochy a kryty podvozku jsou modrozelené RLM 99 se skvrnami RLM 83. Spodní plochy šedomodré RLM 76*

Ilustrace Jiří Hanilec





Schematický pohled na místa při fotografování z levé a pravé strany.

3) střední nosník v pumovnici při pohledu dozadu.
14) zadní pravá dvojmontáž při detailním pohledu na její konstrukci.
15) detail střeliště s rotačním M61 20mm kanónem
16) imatrikulace na směrovém kormidle

Barevné fotografie doplňující tento článek jsou otištěny na straně I. barevné přílohy HPM č. 1 a 2/1995



Antoine de Saint Exupéry
v 2. světové válce

Miroslav Snajdr

„Budu-li sestřelen, nebudu litovat vůbec ničeho." Napsal před rozedněním 31. července Antoine de Saint-Exupéry do dopisu pro svého přítele, odbojáře Pierra Dalloze. O několik hodin později, ve třičtvrtě na devět zvedl svůj Lockheed F.5B sériového čísla 42-28223 z plochy korsického letiště Borgo a přes jasně modré vody Středozemního moře zamířil nad okupovanou jižní Francii, aby pořídil snímky oblasti na východ od Lyonu.

Motory Allison duněly, trojlisté vrtule vytvářely průhledné disky a pod dvoutrupovým Lightningem se míhaly poslední kilometry jihofrancouzské krajiny. Již nikdo nezjistí, co donutilo majora Antoine de Saint-Exupéryho při zpátečním letu hnát svůj stroj nízko nad poli, staveními a silnicemi milované vlasti. Příčinu je snad možno hledat v poruše kyslíkové instalace. Bylo kolem poledne, když student Claude-Alain Jaeger s rozšířenýma očima sledoval poslední okamžiky letu velkého spisovatele a letce. Lockheed F-5B se přibližoval od Grasse a v prostoru jižně od Saint-Raphaël jej dostihli a sestřelili pronásledovatelé, Focke Wulfy Fw 190 pravděpodobně ze 4. staffel JG 3 dislokované v Orange, jihozápadně od Avignonu. Příslušník této letky pilot Heinchele se ve svém dopise kamarádovi zmiňuje o tom, jak právě 31. července sestřelil jeden Lightning. Saint-Exupéryho stíhaly dva, eventuálně tři stroje (německý důstojník Leopold Böhm uvedl, že toho dne nepřátelské letadlo honily tři stíhačky - dvě zajišťovaly třetí, jejíž pilot spojenecký stroj sestřelil). Francouzského letce nejspíše palba zabila již ve vzduchu a ve 12 hodin 5 minut se poražený Lightning, zahalen plameny, zřítil do Středozemního moře nedaleko Agay.* „Budu-li sestřelen, nebudu litovat vůbec ničeho"...

Poslední dobou se na stránkách odborných časopisů objevila řada článků věnovaná letcům bojujícím na frontách II. světové války. Počtem jednoznačně vedou stíhací experti německé Luftwaffe, následováni americkými stíhači. Druhá světová válka ovšem patřila mezi vypolarizované konflikty, až do vstupu Sovětského svazu v červnu 1941 s jasně vedenou hranicí nejen mezi útočníkem a obráncem, ale také mezi zlem a dobrem. Po účelovém spojení Velké Británie a později USA se SSSR ve velkou koalici se tato původně ostrá hranice začala zamlžovat. I tak bychom vojáky typu majora Antoine de Saint-Exupéry hledali například u Luftwaffe marně. V nacistickém táboře nebylo pro muže jeho typu, tak odlišného od mladých agresivních bůžků války, místo. Ctitel svobody, lidskosti, vyznavač starých klasických hodnot, neměl jiné volby, než bojovat proti nacismu. „Já vím, proč nenávidím nacismus. Především proto, že ničí hodnotu lidských vztahů." Napsal v prosinci 1942.

Antoine de Saint-Exupéry, od roku 1931 Rytíř čestné legie, průkopník poštovního leteckého spojení v Africe a Jižní Americe, zkušený letec a věhlasný spisovatel, byl mobilizován v prvním válečném týdnu, záhy poté, co 1. září 1939 Německo rozpoutalo útokem na Polsko II. světovou válku. Za svou leteckou kariéru několikrát zraněný (naposledy roku 1938, během pokusu o dálkový let New York - Ohňová země při havárii v Guatemale) devětatřicetiletý pilot byl zprvu prohlášen za neschopného bojové služby a válečnou kariéru zahájil na letišti Toulouse-Montaudran, kde měl přednášet o vzdušné dopravě. Toužil po bojovém létání, nejlépe v roli stíhače. Proto ovšem neměl jak fyzické, tak také psychické předpoklady, ani ideální věk - nicméně věkově starší stíhací letci - důstojníci setrvávali počátkem války v aktivní službě u operačních útvarů jak u francouzské Armeé de l'Air, tak u Luftwaffe. Z nepřátelského tábora je možno připomenout například Dr. Ericha Mixe, sloužícího na začátku konfliktu u stíhací skupiny I/JG 53, který ke svým dvěma sestřelům z I. světové války záhy přidal tři další vítězství. Po mnoha intervencích se Saint-Exupérymu podařilo dostat k průzkumnému letectvu a koncem roku 1939 ho přidělili ke strategické průzkumné skupině Groupe de Reconnaissance II/33, jejíž Potezy 637 prováděly od poslední třetiny září nebezpečné denní průzkumné mise nad německou frontou a zápolím. První Potez jednotka pozbyla po honičce s německými stíhači již 24. září.

„Je to podivní, zpomalená války. My ještě něco děláme, ale co dělostřelectvo..." Napsal Saint-Exupéry v prosinci 1939 na základně v Orconte, kde byl tou dobou umístěn detašmán G.R.II/33. Ano, byla to „podivná války" (drôle de guerre), kterou vedli až do jara 1940 Spojenci na francouzsko-německé frontě. Na pozemním bojišti obě strany zmrazily svou aktivitu. Docházelo k občasným dělostřeleckým přestřelkám a střetům průzkumných hlídek v zemi nikoho před Maginotovou linií, v jejíž nedobytnost francouzská generalita neotřesitelně věřila. Saint-Exupéry pociťoval problémy ve sžívání s vojenským prostředím. Ačkoliv na venek veselý společník, jeho dopisy prozrazují pochybnosti a deprese. „Proč bojujeme? Jaká je v tom úloha Francie?" Celá Francie tehdy zápasila s morální krizí, byla zralá na to, aby se při nejbližším otřesu zhroutila.

K první bojové akci vzlétl kapitán Saint-Exupéry 29. března 1940 v kabině do výzbroje G.R.II/33 nově zavedeného jednoplošníku Bloch MB-174 No 8. Funkci pozorovatele plnil kapitán Moreau a roli střelce-radiotelegrafisty rotmistr Bagrel. Během hodinu a pětadvacet minut trvajícího letu prováděného za nepříznivého počasí Francouzi vykonali fotografický průzkum cílů v oblasti Neufchateau-Montmédy. K dalším dvěma misím, v obou případech za řízením stroje MB-174 No 21, Saint-Ex (jak ho nazývali přátelé), vzlétl 31. března a 1. dubna 1940. Opět šlo o výškové lety, které letec-spisovatel mistrně charakterizoval v jednom ze svých dopisů. Mimo jiné napsal „...výška 10 000 metrů, to je neobyvatelné území s neznámými zvířaty, odkud země vypadá konkávní a černá, kde se pohyby stávají těžkopádnými, jako pohyby plavce v sirupu. A kde pokles tlaku (1/10 normálního tlaku) vás může usmrtit, kde vdechujeme led, neboť dech při 51° mrazu se mění v jemné jehličky na vnitřních stěnách masky. Jsme tam ohroženi pětadvaceti různými poruchami, z nichž porucha přístroje s kyslíkem vás usmrtí a porucha topení vás změní celého v led..."

Zajímavou epizodu ve vojenské kariéře Saint-Exupéryho představuje dubnový „výlet" do neutrální Belgie. Oficiálně jako civilista - Belgičané obávající se o své vztahy s Německem, by jej jako vojáka do země nevpustili - reportér deníku Paris-



Pravá strana přídě F-5A, který je předmětem barevné kresby na prostřední dvoustraně tohoto čísla.
Right side of the F-5A. Colour drawing of this machine is on the central page of this copy.

Soir odjel do Belgie, aby zjistil co nejvíce podrobností o ztrátě Blochu MB-174 No 16 Capitaine M. Lauxe, který jediný přežil 16. dubna 1940 sestřelení stroje německými stíhači. Dvoumotorák, sražený dvojicí Messerschmittů Bf 109E stíhací skupiny I/JG 3, totiž dopadl na belgickém území, nedaleko Longlier. Zraněný kapitán Laux byl Belgičany internován. Informace měly pro Armeé de l' Air, která si Blochů MB-174 velice cenila a předpokládala, že typ je díky výkonům a obratnosti schopen messerschmittům unikat, velkou hodnotu.

Osmiměsíční období" ani války, ani míru" náhle skončilo 10. května 1940 německým útokem na Francii a neutrální Belgii, Nizozemsko a Lucembursko. Exupéryho jednotku G.R.II/33 tento den zastihl na letišti Athies-sous-Laon. Výzbroj tvořila směs Blochů Mb-174, Potezů 637 a Potezů 63/11. Luftwaffe ukázala v plné síle své drápy a okamžitě vybojovala nad bojištěm vzdušnou převahu. Účinně podporovány bombardéry drtily německé pancéřové klíny statickou spojeneckou obranu. Informace o nepříteli měly cenu zlata - jenže když je osádky průzkumných letadel získaly, stejně s nimi ve francouzských štábech nedokázal nikdo skutečně kompetentně zacházet. Ztráty průzkumných letadel Armeé de l' Air rychle narůstaly až na úhrnných 166 průzkumných a pozorovacích strojů zničených nepřítelem ve vzduchu i na zemi a též při haváriích. Capitaine Saint-Exupéry vzlétl ke své první průzkumné akci počas německé ofenzívy 23. května (datum podle seznamu letů, v armádním rozkaze je datován o den dříve). Saint-Ex tentokrát pilotoval Bloch MB-174 No 24. V prosklené přídi zaujal své stanoviště pozorovatel Lieutnant Dutertre a ve hřbetní kabině, za pilotním prostorem se usadil střelec-radiotelegrafista Sergent Mot. Na rozdíl od obvyklých strategických průzkumných misí, kdy Blochy před německými stíhači relativně účinně chránila velká výška, mělo jít o taktickou akci prováděnou v hladině 1200 až 1500 metrů. Poručík Dutertre měl zajistit vizuální i fotografický průzkum oblasti Arras-Douai, tedy prostoru, kde bojovali o přežití francouzští a britští vojáci, odříznutí ve Flandrech grandiózním útokem německých pancéřových sil, které bleskově překročily řeku Maas a 20. května dosáhly pobřeží kanálu La Manche. Bez stíhací ochrany by taková akce přímo do epicentra bojů představovala jasnou sebevraždu, a tak Bloch nejdříve přelétl na letiště Meaux, sídlo stíhacích skupiny G.C.I/3, jejíž moderní Dewoitiny D.520 jako jediné z výzbrojové palety stíhací složky Armeé de l' Air stačily Blochu MB-174 maximální rychlostí. Bohužel, akce nedopadla stoprocentně - stíhací eskorta tvořená devíti D.520 a Saint-Exův Bloch se v dosti nepříznivém počasí navzájem ztratily. Průzkumný letoun nicméně pronikl nad hořící Arras a jeho osádka zpozorovala velkou, tři kilometry dlouhou skupinu německých tanků, útočících z jihozápadu na město. Zuřivá protiletadlová palba Bloch těžce poškodila a Saint-Exupéry proto musel akci přerušit. V Orly přistál po hodině a čtyřiceti minutách trvajícím letu, který patřil mezi nejriskantnější v celé dosavadní pilotní kariéře, velmi vyčerpán.

Do uzavření příměří kapitán Saint-Exupéry absolvoval ještě tři další bojové akce. Ve všech případech šlo o výškové fotoprůzkumné mise, které proběhly bez komplikací. Při první z nich, 31. května pilotoval Bloch MB-174 No 22. 6. a 9. června pak letěl s MB-174 No 53. Mezi tím však tragédie Francie vrcholila. 14. června vstoupila německá vojska bez odporu do Paříže a o tři dny francouzská vláda požádala agresora o příměří, k jehož podepsání došlo 22. června. V období celkového zhroucení skupina G.R.II/33 vzduchem ustoupila ze francouzské severní Afriky. Kapitán Saint-Exupéry při tomto přeletu pilotoval mohutný čtyřmotorový Farman. V Africe byl demobilizován a první kapitola jeho života válečného letce se tím uzavřela.

Druhou Antoine de Saint-Exupéry otevřel v květnu 1943 na alžírské letecké základně Boufarik. Zde a na letišti Laghouat absolvoval „oživovací" výcvik, včetně letů na svém starém známém Blochu MB-174. Chuť do létání a boje byla u stárnoucího dvaačtyřicetiletého muže, trpícího zdravotními obtížemi, skutečně obdivuhodná. Živily ji trpké vzpomínky na měsíce po francouzské kapitulaci, kdy se bolest z porážky a pokoření mateřské země mísila s frustrací způsobenou konflikty s gaullisty během pobytu v USA. Saint-Exupéry odjel do Spojených států koncem roku 1940, přesvědčen, že právě zde bude moci nejlépe pracovat pro Francii. V USA mimo jiné literárně zpracoval své zážitky z činnosti průzkumné skupiny G.R.II/33 během německé ofenzívy. Kniha nazvaná „Válečný pilot" vyšla se značným ohlasem roku 1942. Obklopen nepochopením, intrikami, ba dokonce nenávistí ze strany gaullistické komunity žijící v bezpečí New Yorku, pohrdal muži, kteří na tragédii vlasti vybudovali své politické kariéry a toužil po návratu k bojovému létání. Naděje mu svitla po zahájení operace „Torch" v listopadu 1942 - spojeneckém vylodění ve vichystické severní Africe. Po řadě intervencí mohl na jaře 1943 opustit Spojené státy a v Alžírsku opět začít létat. Po nedlouhém výcviku byl 4. června 1943 přidělen do Udždy (Oudjda), ke své mateřské jednotce G.R.II/33. Prožíval chvíle velké satisfakce. 8. června napsal v dopise nakladateli C. Hitchcockovi. „Žádal jsem o povolení vrátit se ke kamarádům skupiny 2/33, s níž jsem prožíval válku a která existuje. Dostal jsem je. Jedna z letek této skupiny je přidělena k americké armádě a podléhá jejím rozkazům. (....)(cenzurovaná pasáž). Do této letky jsem zařazen. Jsem tedy pilotem letadla (...)(cenzurován název typu Lightning, P-38). Je to myslím v této době nejrychlejší letadlo. V podstatě je to stíhačka, ale používáme ji pro průzkumné lety." ...

Antoine de Saint-Exupéry se tedy stal příslušníkem 1 er escadrille G.R.II/33, která jako první letka této skupiny zahájila přezbrojování na Lightningy (podle jednoho podkladu ovšem až v listopadu 1943, kdy užívala šest strojů F-4A).

1. letka zprvu operovala v rámci USAAF, přesněji v sestavě 3. fotoprůzkumné skupiny umístěné v Tunisku, později samostatně.

25. června byl Saint-Exupéry povýšen na majora. Létání s Lightningem mu po odeznění počáteční euforie pravděpodobně nepůsobilo příliš velké potěšení. Náležel mezi piloty staré generace, začínajících na pomalých dvouplošnících s otevřenou kabinou. Pilotáž moderního Lockheedu F-4A, neozbrojené fotoprůzkumné varianty dvoumotorové dvoutrupové stíhačky P-38 Lightning, kladlo na letce mnohem větší nároky než řízení Blochu MB-174. V červnu v Uždže napsal: „Podnikl jsem v poslední době několik letů na P-38. Je to krásný stroj. Byl bych šťastný, kdybych mohl disponovat tímhle dárkem, když jsem slavil své dvacáté narozeniny. Dnes, v třiačtyřiceti letech a po absolvování asi šesti tisíc pěti set hodin letu do všech koutů světa, se smutkem konstatuji, že takové hry mi nepřinášejí žádné zvláštní potěšení..."

2. července 1943 se major Saint-Exupéry přesunul na tuniské letiště La Marsa, odkud v té době působili také Američané z 5th Photographic Reconnaisance Squadron, náležící do již zmíněné 3. fotoprůzkumné skupiny USAAF. 21. července major Saint-Exupéry uskutečnil v kabině Lockheedu F-4A číslo 365 svou první bojovou akci od francouzské kapitulace roku 1940. Pět hodin a padesát minut trvající výškový fotografický průzkum jižní Francie v prostoru La Ciotat-Toulon skončil úspěšně. Osamoceně, v neozbrojeném stroji letící pilot, při něm musel překonat Středozemní moře a vysta-

vit se riziku střetnutí s německými stíhači. Odměnou mu byl let nad městy v povodí řeky Rhôny a na jihofrancouzském pobřeží, s důvěrně znějícími názvy: Saint-Louis du Rhône, Arles, Avignon, La Ciotat, Toulon, Hyéres, Avignon.

Pak však přišlo rozčarování. 1. srpna měl major Saint-Exupéry po startu potíže s pohonnou jednotkou svého Lightningu. Musel se předčasně vrátit na letiště a při přistání stroj poškodil. 11. srpna absolvoval poslední (nebojový) let. Následoval zákaz letů, přičemž hlavním důvodem byl pokročilý věk pilota. 18. srpna opustil základnu La Marsa a v příštích měsících trpěl psychicky i fyzicky - koncem roku 1943 spadl ze schodů a zranil si páteř - v alžírském týlu. Opět následovaly četné intervence a nakonec generál Eaker Exupérymu povolil pět bojových letů.

16. května 1944 major Saint-Exupéry, provázen reportérem časopisu Life J. Philippsem, přistává jako pasažér bombardovacího letadla Martin B-26 Marauder Armeé de l' Air po letu z Itálie na sardinském letišti Alghero, sídle skupiny G.R.II/33, přesněji její 1. letky vyzbrojené fotoprůzkumnými Lightningy. Koncem měsíce začíná v kabině Lockheedů, převážně stroje F-4A číslo 80, podnikat nebojové, spojovací a cvičné lety.

Operační mise zahajuje nepříliš úspěšně 6. června, v kabině Lockheedu F-5A číslo 126. Je vyslán k průzkumu jižní Francie, zejména přístavu Marseille, pro požár pohonné jednotky se však musí předčasně vrátit. Mechanici po přistání zjišťují v krytu motoru velkou díru, nezjistitelnou z pilotního prostoru. O osm dnů později provádí úspěšný čtyřhodinový fotoprůzkumný let nad oblastí Rodez v jižní Francii. 15. června je vyslán v kokpitu stroje F-5A číslo 273 k průzkumu okolí Toulouse. Porucha kyslíkové instalace ho donutila k předčasnému návratu. 23. června se poprvé během své válečné činnosti ve vzduchu setkává s německými stíhači. Během čtyřhodinové mise zachycuje na kamerách snímky cílů v oblasti jihofrancouzské Provence. V 9 hodin ráno, nad La Ciotat, jej pronásleduje dvojice nepřátelských letadel. Saint-Exupéryho zachraňuje velká výška a rychlost Lightningu. 29. června následuje další dramatická mise, tentokrát s Lockheedem F-5A číslo 292. Major Exupéry proniká do oblasti Annecy-Chambéry. Začíná zlobit jeden z allisonů, pilot ztrácí během návratu letem v malé výšce orientaci a zabloudí až nad italskou Pádskou nížinu. Nakonec, po čtyřech hodinách vyčerpávajícího letu, přistává s jedním pracujícím motorem na korsickém letišti Bastia-Borgo.

Antoine de Saint-Exupéry své bojové lety okomentoval v jednom ze svých posledních dopisů, napsaném na sklonku července: „Podílím se na boji co nejintenzívněji. Jsem určitě nejstarší válečný pilot na světě. Pro jednomístnou stíhačku, kterou pilotuji, je věková hranice třicet let. Nedávno jsem měl nad Annecy poruchu motoru ve výšce deseti tisíc metrů. Dokonce v den, kdy mi bylo čtyřiačtyřicet let. Ploužil jsem se rychlostí želvy nad Alpami, vydán na pospas každé německé stíhačce..." Ve způsobu, jakým major Saint-Exupéry plnil zadané úkoly, bylo něco, co lze nazvat nenuceností, ale také jistou dávkou fatalismu. Bylo by příliš odvážné říci, že Saint-Exupéry hledal vysoko na středomořské obloze smrt. Jako by však před ní zavíral oči. Operační důstojník J. Leleu po válce vzpomínal, jak se Saint-Exupéry sám přiznal k tomu, že se o nepřátelská letadla nikdy moc nastará. „Mám co dělat s pilotáží, s navigací, s radiovým spojením a fotografováním. Nebudu přece ztrácet čas pozorováním Němců."

11. července vykonal major Saint-Exupéry poslední bojový let ze sardinského letiště Alghero. Za řízením letounu F-5A číslo 533 absolvoval tříhodinový průzkum kraje Digne-Annecy. Úkol splnil, i když velmi trpěl poruchou přívodu kyslíku a téměř ztratil vědomí. 1. letka G.R.II/33 se poté přesunula na korsické letiště Borgo, blíže jihofrancouzskému pobřeží, na kterém je plánováno velké spojenecké vylodění. Saint-Ex na nové působiště přelétá 17. července s Lockheedem F-5A číslo 126. Následujícího dne z Borga, v kabině stroje F-5A číslo 292, absolvuje tři hodiny a dvacet minut dlouhý úspěšný průzkum Horního Savojska.

31. července se major Saint-Exupéry na letišti objevil velmi brzy po noci, v které snad vůbec nespal a strávil ji psaním dopisů. Vzlétl o tři čtvrtě na devět. A pak minulo poledne a jeho Lockheed F-5B „223" (sériové číslo 42 - 28223) se stále nevracel. Příslušník 1. letky G.R.II/33 R. Gavoille vzpomínal: „V 13 hodin nebyl zpět. V 14.30 hod., po mnoha pokusech, po volání rádiem, hledání radarem, nebyla už naděje, že by jeho letadlo bylo ještě ve vzduchu. A v 15.30 náš americký důstojník Robinson podepsal zprávu: Pilot se nevrátil, pravděpodobně zahynul."

Od smrti majora Saint-Exupéryho uplynulo vloni v létě padesát roků.

**) Podle badatelů K. H. Hoffmanna a W. Bocka (Le Fana l'Aviation č. 297, srpen 1994, str. 26 - 30) nezaznamenala 31. července 1944 Luftlotte 3 (a jí podřízená JG 3) sestřel Lightningu ani flakem, ani přičiněním stíhačů. Luftlotte 2 (severní Itálie) se v hlášení z 31. července zmiňuje o sestřelu jednoho nepřátelského letounu flakem, ale typ blíže nespecifikuje. Mimoto území severní Itálie je poněkud stranou od místa dopadu Exupéryho letounu.*

Vzpomínky Roberta Heicheleho byly zveřejněny v magazínu Der Landser a německý pilot místo sestřelu udává v operačním prostoru AT (na východ od italského Spezia) - na to, že vystartoval z Orange to je velmi slušný výkon, navíc údaj, že pilotoval „dlouhonosý" Fw 190 D-9 staví jeho informace do říše pohádek (první Fw 190 D-9 přišly do služby na sklonku roku 1944).

Podle W. Bocka byl Exupéry pravděpodobně sestřelen stíhači od JG 77 „Herz As" (sev. Itálie) s Messerschmitty Bf 109G, pro které by pronásledování Lightningu na francouzské území teoreticky nebylo problémem. Zdali tomu tak skutečně bylo, zjistíme až v průběhu tohoto roku, kdy bude publikován poslední díl bojového deníku JG 77 (leden 1944 - květen 1945).

Jan Bobek LHS

Použitá literatura:

- Antoine de Saint-Exupéry: Válečné zápisy, Vetus via 1994 (včetně citací z korespondence)
- C. J. Ehrengardt, C. F. Shores, H. Weisse, J. Foreman: Les Aiglons, Paris 1983
- Icare
- Letectví + kosmonautika
- Air International



Na francouzské obloze

Českoslovenští stíhači v Armée de l'Air 1939 - 1940

Jiří Rajlich
Historický ústav Armády ČR

(dokončení z minulého čísla)



GROUPE DE CHASSE III/9
(27. 5. 1940 - 6. 6. 1940)

Čs. stíhači:	Lt. František Fajtl C/Cf Bohumil Postřehovský Sgt Jaroslav Šodek
Výzbroj:	Marcel Bloch MB-151C.1 a MB-152C.1
Dislokace:	Lyon-Satolas (od 10. 5. 1940)
Počet sestřelů:	4, z toho 2 jisté a 2 pravděpodobné
Ztráty pilotů:	2 padlí a 4 zranění
Poznámka:	Čs. stíhači přešli 6. 6. 1940 ke GC III/7





GROUPE DE CHASSE I/10
(16. 5. 1940 - 28. 6. 1940)

Čs. stíhači:	C/Cf Otakar Hrubý C/Cf Jan Štefan C/Cf Bohumil Votruba
Výzbroj:	Bleriot-Spad BS-510C.1, od května 1940 Morane Saulnier MS-406C.1
Dislokace:	Oran-La Senia (od 1. 11. 1939), Djedeida (od 11. 6. 1940)
Počet sestřelů:	-
Ztráty pilotů:	neznámo
Poznámka:	Ze severní Afriky evakuovali čs. stíhači do Anglie nejprve lodí „Gib-el-Dersa" z Casablanky do Gibraltaru a odtud vypluli 2. 7. 1940 na lodi „Cidonia", která je dopravila do Liverpoolu, kam dorazili 18. 7. 1940.

GROUPE DE CHASSE II/10
(27. 5. 1940 - 6. 6. 1940)

Čs. stíhači:	Lt Bohuslav Kimlička C/Cf František Mlejnecký Sgt Miroslav Štandera
Výzbroj:	Marcel Bloch MB-152C.1
Dislokace:	Bernay (od 22. 5. 1940)
Počet sestřelů:	19 z toho 16 jistě a 3 pravděpodobně
Ztráty pilotů:	8 padlých a 2 zranění
Poznámka:	Čs. stíhači přešli 6. 6. 1940 ke GC I/6.

GROUPE DE CHASSE III/10
(27. 5. 1940 - 4. 6. 1940)

Čs. stíhači:	Lt Antonín Velebnovský Cap Václav Brejcha C/Cf František Novotný
Výzbroj:	Marcel Bloch MB-152C.1
Dislokace:	Deauville (od 22. 5. 1940)
Počet sestřelů:	16 z toho ? jistě a ? pravděpodobně
Ztráty pilotů:	3 padlí, 7 zraněných
Poznámka:	Čs.stíhači přešli 4. 6. 1940 ke GC I/4.

GROUPE DE CHASSE I/145 POLONAISE DE VARSOVIE
(DYWIZJON MYŠLIWSKI I/145 „WARSZAWSKI")
(5. - 6. 1940)

Čs. stíhači:	C/Cf Ladislav Uher
Výzbroj:	Morane-Saulnier MS-406C.1, později Caudron-Renault C-714C.1, později Marcel-Bloch MB-152C.1
Dislokace:	Lyon-Bron (od 6. 4. 1940), Mions (od 10. 5. 1940), Villacoublay (od 17. 5. 1940), Dreux (od 2. 6. 1940), Bretigny (detašmán od 5. do 9. 6. 1940), Bernaby (od 9. 6. 1940), Sermaisses (od 11. 6. 1940), Chateauroux-Les Vignots (od 13. 6. 1940), Rochefort (od 17. 6. 1940), La Rochelle (od 18.6. 1940)
Počet sestřelů:	17, z toho 12 jistě a 5 pravděpodobně
Ztráty pilotů:	4 padlí a 2 zranění
Poznámka:	Po francouzské porážce personál jednotky odplul z přístavu La Rochelle do Anglie.

GROUPE DE RECONNAISSANCE 4/108 FORMATION C (CHASSE)
(13. 6. 1940 - 23. 6. 1940)

Čs. stíhači:	Lt Karel Mrázek
Výzbroj:	Morane Saulnier MS-406C.1
Dislokace:	Marseille-Marignane
Počet sestřelů:	-
Ztráty pilotů:	neznámo
Poznámka:	Čs. stíhač odletěl 23. 6. 1940 z Marignane do Oranu na letounu LeO-451. Poté odplul 2. 7. 1940 u Casablanky na lodi „Gib-el-Dersa" do Gibraltaru a pak pokračoval do Liverpoolu lodí „Neuralia".

ESCADRILLE LEGERE DE DEFENSE CIC No 6
(10. 5. 1940 - 19. 6. 1940)

a)

Čs. stíhači:	Cmdt Ján Ambruš Lt Václav Bergman Cap František Březovský Lt František Fajtl Cmdt Alexander Hess Lt Bohuslav Kimlička Cne Jaroslav Malý Sgt František Mlejnecký Sgt Josef Pardus Cap Rudolf Ptáček Sgt Jaroslav Šodek Sgt Miroslav Štandera Lt Jaroslav Štěrbáček Lt Vladimír Zaoral C/Cf Antonín Zavoral Lt Stanislav Zimprich
Výzbroj:	Morane Saulnier MS-406C.1 a Marcel Bloch MB-151C.1
Dislokace:	Chartres
Počet sestřelů:	1 jistý (Čech)
Ztráty pilotů:	2 zranění (Češi)
Poznámka:	Mezi 18. - 27. 5. 1940 bylo 6 čs. stíhačů odesláno na frontu k jednotkám GC I/8, III/9 a II/10. Zbylí odpluli 19. 6. 1940 lodí „Arry Scheffer" z Bordeaux do Anglie (Falmouth), kam připluli 23. 6. 1940.

b)
(10. 5. 1940 - 18. 5. 1940)

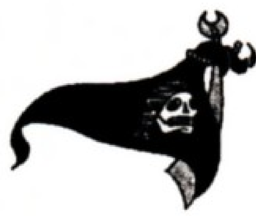
Čs. stíhači:	S/Cf Jan Doucha Adjt Bohumil Fürst S/Cf Rudolf Zima
Výzbroj:	Morane Saulnier MS-406C.1 a Marcel Bloch MB-151C.1
Dislokace:	Chateaudun
Počet sestřelů.	1
Ztráty pilotů:	1 padlý, 1 zraněný (Čech)
Poznámka:	Mezi 17. a 18. 5. 1940 byli 2 čs. stíhači odesláni na frontu k jednotce GC II/2.

ESCADRILLE LEGERE DE DÉFENSE I/55
(19. 5. 1940 - 22. 6. 1940)

Čs. stíhači:	Adjt Josef Vopálecký Adjt Miroslav Kopeclý C/Cf Jaroslav Kučera
Výzbroj:	Morane Saulnier MS-406C.1, Marcel Bloch MB-151C.1, Potez 630C3, jednotlivé kusy typů Koolhoven FK-58A a Arsenal VG-33
Dislokace:	d' Etampes (od 5. 1940), Villacoublay (od 6. 1940), Orléans (od 13. 6. 1940), Clermont-Ferrand (od ?. 6. 1940)
Počet sestřelů:	2 - 5 jistých
Ztráty pilotů:	1 zajatý, 1 zraněný (Čech)

Poznámka: Čs. stíhači odpluli 22. 6. 1940 polskou lodí do Anglie z přístavu Bordeaux.

ESCADRILLE REGIONALLE DE CHASSE 571
(16. 11. 1939 - ?. 5. 1940)



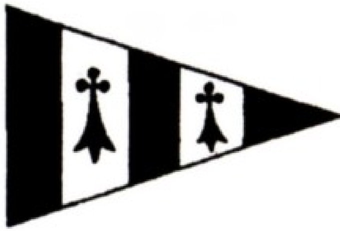
Čs. stíhači: viz. GC III/4
Výzbroj: Nieuport-Delage NiD-622C.1, NiD-629C.1, Bleriot-Spad BS-510C.1
Dislokace: Alžír-Maison Blanche
Poznámka: Jednotka se dnem ?. 5. 1940 stala součástí GC III/4

ESCADRILLE REGIONALLE DE CHASSE 572
(15. 11. 1939 - 15. 5. 1940)



Čs. stíhači: viz GC III/5
Výzbroj: Bleriot-Spad BS-510C.1 a Nieuport-Delage NiD-622C.1
Dislokace: Oran-La Senia (od 3. 9. 1939), Bizerta-Sidi Ahmed (od 13. 5. 1940)
Poznámka: Jednotka se dnem 15. 5. 1940 stala součástí GC III/5.

ESCADRILLE REGIONALLE DE CHASSE 574
(11. 1939 - 15. 5. 1940)



Čs. stíhači: viz GC III/5
Výzbroj: Nieport-Delage NiD-622C.1 a Bleriot-Spad BS-510C.1
Dislokace: Tunis-El Aouina (od 3. 9. 1939), Bizerta-Sidi Ahmed (od 5. 1940)
Poznámka: Jednotka se dnem 15. 5. 1940 stala součástí GC III/5.

Kromě uvedených čs. stíhačů působilo v září 1939 v řadách ERC 571, 572, 573 a 574 několik dalších čs. stíhačů, kteří zde prodělávali první fázi svého přeškolování na francouzskou leteckou techniku. Na rozdíl od letců, kteří u těchto jednotek zůstali, byli tito však později zařazeni k jiným bojovým jednotkám (ke GC I/6 a I/7).

Přehled vzdušných vítězství dosažených čs. stíhači v Armeé de l' Air 1940

den	čas	peruť	pilot	letoun číslo	nepř. letoun	místo	spoluúčast
02.03		II/5	C/Cf J. Janeba	H-75	1/3 Do 215pr.	Wölklingen (Něm.)	(1)
02.04	12.00	II/3	S/Lt A. Mikolášek	MS-406C.1	1/3 Bf 110	Jolivet, 2 km S od Lunéville	(2)
20.04	11.40	II/3	Sgt V. Cukr	MS-406C.1	1/6 He 111	Maubeuge-Maestricht (Belg.)	(3)
23.04	13.15	II/5	S/Lt J. Klán	H-75	1 Bf 109	Tromborn, Z od Sarrelouis (Něm.)	
	13.15	II/5	C/Cf O. Hanzlíček	H-75	1/6 Do 17 pr.	Sarrelouis (Něm.)	(4)
	13.15	II/5	S/Lt. J Jaške	H-75A-2 198	1/6 Do 17pr.	Sarrelouis (Něm.)	(4)
10.05		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1/2 Do 17	Minaucourt	(5)
		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1/2 Do 17	Villers-Dun-sur-Meuse	(5)
		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1/2 Do 17	Suippes	(5)
		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1/2 Do 17	Dun-sur-Meuse	(5)
		I/8	S/Lt A. Navrátil	MB-152C.1	1/2 Do 17	Mars-la-Tour	(6)
11.05		I/8	Lt. J. Žehrovský	MB-152C.1	1 Do 17	Pont-á-Mousson	
		II/5	C/Cf F. Chábera	H-75A-1 67	1/3 He 111	5 km od Mars-la-Tour	(7)
		II/5	C/Cf F. Chábera	H-75A-1 67	1 He 111 pr		
		II/5	C/Cf O. Hanzlíček	H-75	1/3 He 111	J od Bar-le-Duc	(8)
		II/5	C/Cf J. Janeba	H-75	1/3 He 111	J od Bar-le-Duc	(8)
		III/3	Cne E. Čížek	MS-406 C.1	1 Bf 109	Maastricht (Belg.)	
		III/3	Cap V. Šlouf	MS-406C.1	1 Bf 109	Maastricht (Belg.)	
		III/3	Sgt J. Hubáček	MS-406C.1	1Bf 109	Maastricht (Belg.)	
		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1/3 He 111	Souilly	(9)
12.05		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1 Ju 87	Bourru St. Rémy	
		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	1 Ju 87	V od Bouillonu	
		I/5	Sgt F. Peřina	H-75	2 Ju 87 pr.	Sedan-Bouillon	
	07.30	III/3	Lt J. Beran	MS-406C.1	1/2 Bf 110 pr.	Moerbecke (Belg.)	
	07.30	III/3	Sgt J. Stehlík	MS-406C.1	1/2 Bf 110 pr.	Moerbecke (Belg.)	
		III/3	Sgt J. Stehlík	MS-406C.1	1/7 He 111	Woendsrecht (Belg.)	(10)
		III/3	Sgt J. Stehlík	MS-406C.1	1/7 He 111	Woendsrecht (Belg.)	(10)
13.05		III/3	Cap. V Šlouf	MS-406C.1	1/4 Hs 126 pr.	SV od Namuru (Belg.)	(11)
		III/3	Sgt J. Keprt	MS-406C.1 708	1/4 Hs 126 pr.	SV od Namuru (Belg.)	(11)
		I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1/3 He 111	Monzon (Belg.)	(12)
	10.15	I/1	S/Lt R. Fiala	MB-152C.1	1/4 Do 17	J od Namuru (Belg.)	(13)
14.05		III/3	Cne E. Čížek	MS-406C.1	1/3 Do 17	S od Namuru (Belg.)	(14)
		III/3	Sgt J. Keprt	MS-406C.1	1/3 Do 17	S od Namuru (Belg.)	(14)
	16.25	II/5	S/Cf F. Chábera	H-75A-2 129	1 Bf 110	Clouange	
		I/1	Lt J. Král	MB-152C.1	1 Bf 110	Mettet (Belg.)	
15.05		II/5	Lt J. Klán	H-75	1/4 Hs 126 pr.	Clouange	(15)
		I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1/7 Hs 126	Vendresse	(16)
		I/8	C/Cf A. Králík	MB-152C.1	1/3 Bf 110	Revin	(17)
		I/1	S/Lt R. Fiala	MB-152C.1	1/6 Do 17 pr.	Mezieres	(18)
		I/1	C/Cf J. Pípa	MB-152C.1	•1/6 Do 17 pr.	Mezieres	(18)
	10.05	I/1	C/Cf J. Pípa	MB-152C.1	1/4 Do 17	Chimay (Belg.)	(19)
16.05		II/4	Sgt R. Půda	H-75	1 Do 17	Berry-au-Bac	
	10.30	II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/5 Hs 126	S od Esch-sur.Alzette (Lucemb.)	(20)
		II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/2 Do 17 pr.	Luxembourg	(21)
	15.15	II/5	Lt J. Jaške	H-75	1 He 111	J od Sedanu	
	19.00	I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1/5 Hs 126	Chémery	(22)
	19.00	I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1/9 Do 17	Rethel	(23)
17.05		I/8	C/Cf J. Šika	MB-152C.1	1/2 Hs 126	La Capelle (Belg.)	(24)
		I/8	C/Cf J. Šika	MB-152C.1	1/2 He 111	Trélon (Belg.)	(25)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/7 Bf 109	Raucourt-Flaba	(26)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/7 Bf 109	Stonne	(26)
18.05		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/2 He 111	Fismes	(27)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/5 He 111	Laon-Soissons	(28)
		I/5	Cne A.- Vašátko	H-75	1/4 He 111	V od Soissons	(29)
		I/5	Lt F. Peřina	H-75	1/4 He 111	V od Soissons	(29)
	17.40	II/5	C/Cf O. Hanzlíček	H-75 27	1/2 Bf 109	Stockholtz	(30)
		I/6	Sgt J. Kučera	MS-406C.1	1 Do 17	J od Amiensu	
		I/6	Sgt S. Popelka	MS-406C.1	1/2 Do 17 pr.	St. Quentin	(31)
19.05		III/3	S/Lt F. Běhal	MS-406C.1	1/3 Do 215	Z od Valenciennes	

		III/3	Sgt V. Šlouf	MS-406C.1	1/3 Do 215	Z od Valenciennes	
		III/3	Cne E. Čížek	MS-406C.1	1/3 Do 215	Z od Valenciennes	
	05.30	III/3	Cne E. Čížek	MS-406C.1	1/10 Hs 126	Le Quesnoy	(32)
	05.30	III/3	S/Lt T. Kruml	MS-406C.1	1/10 Hs 126	Le Quesnoy	(32)
	05.30	III/3	Sgt J. Stehlík	MS-406C.1	1/10 Hs 126	Le Quesnoy	(32)
	18.10	III/3	Sgt J. Stehlík	MS-406C.1	1 Do 17	SV od Foret de Mormal	
		III/3	Sgt B. Krátkoruký	MS-406C.1	1/3 Bf 109	Bruguelettes	(33)
		III/3	Sgt B. Krátkoruký	MS-406C.1	1 Bf 109 pr.	Cambrai	
		III/3	Sgt V. Šlouf	MS-406C.1	1/3 He 111	Estrées-St. Denis	(34)
		III/3	Sgt K. Kuttelwascher	MS-406C.1	1/3 He 111	Estrées-St. Denis	(34)
		II/2	Adjt B. Fürst	MS-406C.1 659	1 Hs 126	Laon-Soissons	
		I/5	Lt F. Peřina	H-75	1/2 He 111	Hesse	(35)
20.05	13.25	I/8	Lt. J. Dekastello	MB-152C.1	1 Ju 87	Jussey-en-Combe	
		I/6	Sgt V. Jícha	MS-406C.1	1 Bf 109	Corbie	
		I/6	Lt S. Fejfar	MS-406C.1	1 Bf 109	Amiens	
		I/6	Sgt J. Kučera	MS-406C.1	1 Do 17	Cambrai	
		III/3	S/Lt F. Běhal	MS-406C.1	1/2 He 111	Monchy-la-Gache	(36)
		III/3	Sgt B. Krátkoruký	MS-406C.1	1/4 He 111	Monchy-la-Gache	(37)
21.05		II/3	C/Cf K. Körber	D-520C.1	1/6 He 111	Douai	(38)
	14.50	II/3	Lt J. Gleich	D-520C.1	1 Do 17	Villers-Cotterets	
	14.50	II/3	Lt J. Gleich	D-520C.1	1 Bf 110	Villers-Cotterets	
		I/6	Sgt V. Jícha	MS-406C.1	1/5 Do 17	Cambrai	(39)
		II/2	Lt F. Doležal	MS-406C.1	1/3 Bf 110 pr.	Crévecoueur le Grand	(40)
		II/2	Adjt B. Fürst	MS-406C.1	1/3 Do 17	Creil	(41)
22.05	17.10	II/3	C/Cf K. Körber	D-520C.1	1/2 Hs 126	JV od Arrasu	
	17.10	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1/2 Hs 126	JV od Arrasu	
	17.10	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1 Ju 87	JV od Arrasu	
	17.10	II/3	Lt A Mikolášek	D-520C.1	1 Ju 87	JV od Arrasu	
24.05	13.15	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1/4 Do 17	Aulnoye	(42)
	11.00	I/6	Lt J. Kulhánek	MS-406C.1	1/3 Do 17	Montdidier	(43)
	11.00	I/6	Sgt V. Jícha	MS-406C.1	1/3 Do 17	Montodidier	(43)
	18.30	II/5	S/Cf F. Chábera	H-75A-159	1/2 Bf 109 pr.	Languyon	(44)
25.05		I/5	Lt A. Vrána	H-75	1/4 Hs 126	Bucquenoy	(45)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/4 Hs 126	Bucquenoy	(45)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/2 Bf 109 pr.	Grand-Pré	(46)
		I/8	C/Cf J. Šika	MB-152C.1	1/5 Do 17	Amiens	(47)
		II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/8 Do 17	Angevillers	(48)
	18.20	I/6	Lt F. Bieberle	MS-406C.1 900	1/2 He 111	Arleux-Denain	(49)
	18.20	I/6	Lt S. Janouch	MS-406C.1	1 He 111	Arleux-Denain	
	18.20	I/6	Lt S. Fejfar	MS-406C.1	1 He 111	Arleux-Denain	
26.05	19.45	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1/2 Do 17	Picquigny	(50)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1 He 111	Vouziers	
		I/5	Lt F. Peřina	H-75	1/9 He 111	Tannay	(51)
		I/5	Lt A. Vrána	H-75	1/9 He 111	Tannay	(51)
28.05		II/4	Sgt R. Půda	H-75	1/2 Do 17	Attigny	(52)
29.05		II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/4 Do 17 pr.	Německo	(53)
31.05		III/1	S/Lt J. Hanuš	MS-406C.1	1/7 Hs 126	Herbécourt-Peronne	(54)
01.06		I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1/3 Do 17	Bar-sur-Seine	(55)
		I/5	Lt F. Peřina	H-75	1/3 He 111	Vesoul	(56)
	14.05	II/2	Lt F. Doležal	MS-406C.1	1 He 111	La Tour du Pin-Grenoble	
	15.35	II/2	S/Cf S. Plzák	MS-406C.1	1/3 He 111	JZ od Pontarlieru	(57)
03.06		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/4 Hs 126	Sommanthe	(58)
		I/6	Adjt J. Hranička	MS-406C.1	1 Bf 110	Le Bourget	
		I/6	Lt S. Janouch	MS-406C.1	1 Bf 110	Le Bourget	
		I/3	Lt J. Bartoš	D-520C.1	1 He 111 pr.	Lagny	
05.06		III/3	Sgt J. Stehlík	D-520C.1	1/2 Do 17	Brévent-St-Pol	(59)
	07.45	I/4	Lt F. Burda	H-75A-3 212	1/3 Bf 109	Amiens	(60)
		I/6	Lt S. Janouch	MS-406C.1	1 Hs 123	Foret de St. Gobian	
		I/6	Lt S. Fejfar	MS-406C.1	1 Hs 123	Chaulnes	
		I/6	Sgt J. Kučera	MS-406C.1	1 Hs 123	Chaulnes	
		I/6	Sgt V. Jícha	MS-406C.1	1 Hs 123	Chaulnes	
		II/5	Lt J. Klán	H-75	1/9 Hs 126	J od Noyonu	(61)
		II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/9 Hs 126	J od Noyonu	(61)
		II/5	S/Cf F. Chábera	H-75A-1 67	1/3 Bf 109	Chaulnes	(62)
		II/4	Sgt J. Truhlář	H-75	1 Hs 126	S od Crépy	
		II/4	Lt A. Hlobil	H-75A-2 130	1/2 Hs 126	Chemin-des-Dames	(63)
		II/2	S/Cf S. Plzák	MS-406C.1	1/5 Bf 109	S od Roye	(64)
		II/2	S/Cf S. Plzák	MS-406C.1	1/5 Bf 109	S od Roye	(64)
	15.00	I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1/3 He 111	Langres	(65)
06.06	14.50	I/8	Sgt E. Prchal	MB-152C.1	1 Bf 109	Amiens	
		I/8	Sgt E. Prchal	MB-152C.1	1/3 Do 17	Chaulnes	(66)
		I/8	C/Cf O. Špaček	MB-152C.1	1/3 Do 17	Chaulnes	(66)
	14.50	I/8	C/Cf O. Špaček	MB-152C.1	1 Bf 109	Chaulnes	
	20.00	I/4	Lt F. Burda	H-75A-3 212	1 Bf 109	Ferriéres	
		III/3	Lt E. Čížek	D-520C.1	1 Bf 109	Compiégne	
		III/3	Sgt J. Stehlík	D-520C.1	1 Bf 109	Montdidier	
		III/3	Sgt K. Kuttelwascher	D-520C.1	1 Bf 109 pr.	Albert	
07.06		I/8	Sgt E. Prchal	MB-152C.1	1 Hs 123	Amiens	
		II/5	Lt J. Klán	H-75	1 Bf 109	Aumale	
	15.30	II/5	Lt J. Klán	H-75	1/11 Do 17pr.		(67)
	15.30	II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/11 Do 17 pr.		(67)
	15.30	II/5	Cne J. Duda	H-75A-2 140	11/11 Do 17 pr.		(67)
		II/4	Sgt J. Truhlář	H-75	1/2 Do 17	JZ od Soissons	(68)
	11.00	I/5	Lt A. Vrána	H-75	1/4 He 111 pr.	Soissons	(69)

		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/4 He 111 pr.	Soissons	(69)
		I/5	Lt A. Vrána	H-75	1/3 Hs 126 pr.	Soissons	(70)
		II/3	Sgt S. Peroutka	D-520C.1	1/3 Bf 109	Amiens	(71)
	18.50	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1/2 He 111	Bray	(72)
	18.55	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1 Bf 109	Harbonnieres	
08.06	11.00	II/5	S/Cf F. Chábera	H-75A-1 46	1 Bf 109	Poix	
	13.00	II/5	S/Cf F. Chábera	H-75A-1 46	1 Hs 126	Rethonde	
	16.40	I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1 Ju 87	Rouen-Boss	
	11.30	II/2	Lt F. Doležal	MS-406C.1	1/3 Hs 126	Forges-les-Eaux	(73)
	15.00	II/3	Sgt S. Peroutka	D-520C.1	1 Ju 87	Condé-sur-Aisne	
	15.00	II/3	Sgt V. Cukr	D-520C.1	1 Ju 87	Chateau-Thierry	
09.06		I/3	S/Cf F. Glauder	D-520C.1	1 Ju 87	Liaucourt	
		II/4	C/Cf K. Pošta	H-75	1/6 He 111	S od Rethelu	(74)
10.06		II/5	Lt J. Klán	H-75	1/7 Do 17	Moncel-sur-Seille	(75)
		I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/5 Ju 88	Chatilon-sur-Bar	(76)
		I/6	Cne A. Vašátko	H-75	1 He 111	Buzancy	
		I/5	Lt T. Vybíral	H-75	1 Bf 110	Vouziers	
11.06		II/4	Sgt R. Půda	H-75	1/5 Hs 126	Anneles	(77)
		II/4	C/Cf K. Pošta	H-75	1/4 Hs 126	Anneles	(78)
		ELD	C/Cf A. Zavoral	MS-406C.1	1 Do 17	Chartres	
12.06	11.15	I/5	Cne A. Vašátko	H-75	1/3 Hs 126	Dommartin	(79)
13.06		III/3	Lt J. Čermák	D-520C.1	1/2 He 111	Romilly	
		III/3	Sgt B. Krátkoruký	D-520C.1	1/2 He 111	Romilly	
14.06	14.50	I/3	S/Cf F. Glauder	D-520C.1	1/6 Hs 126	Tournan-en-Brie	(80)
	14.50	I/3	S/Cf F. Glauder	D-520C.1	1/2 Hs 126	Z od Meaux	(81)
15.06	15.40	II/2	Lt F. Doležal	MS-406C.1	1/9 Do 17	JV od Neufchateau	(82)
	15.40	II/2	Sgt J. Doucha	MS-406C.1	1/9 Do 17	JV od Neufchateau	(82)
	15.40	II/2	Sgt J. Kopřiva	MS-406C.1	1/9 Do 17	JV od Neufchateau	(82)
		I/5	C/Cf Z. Kothera	H-75	1/4 Hs 126	Riceys	(83)
		II/5	Lt J. Klán	H-75	1/6 He 111	Bois de Champlitte	(84)
		II/5	S/Cf L. Světlík	H-75	1/6 He 111	Bois de Champlitte	(84)
		II/5	Cne J. Duda	H-75A-3	1/6 He 111	Bois de Champlitte	(84)
16.06	14.00	III/3	Sgt J. Keprt	D-520C.1 275	1/7 Hs 126	Auxerre	(85)
	14.00	III/3	Sgt K. Kuttelwascher	D-520C.1	1/7 Hs 126	Auxerre	(85)
		II/5	Lt J. Klán	H-75	1/3 Ju 88 pr.	Marennes	(86)
17.06		I/9	Lt V. Veselý	MS-406C.1	1 SM 79 pr.	Sv od Cap Bône	

SPOLUÚČAST NA VZDUŠNÝCH VÍTĚZSTVÍCH

(1) A/Cf Georges Gras, Adjt Paul De Montgolfier
(2) Cne Maurice Bissoudre, S/Lt Jean Le Martelot (I/2)
(3) S/Lt Aimé Troyes, S/Lt Marcel Codet, S/Cf Henri Vie, Sgt Martin Loi, Adjt Pierre Poincenot
(4) Lt Pierre Villacégue, S/Cf Edouard Salés, Cne Gerard Portalis, Sgt Paul Audrain
(5) Cne Jean Accart
(6) Cne Adrien Astier
(7) Cne Gérard Portalis, S/Cf Edouard Salés
(8) Lt Pierre Houzé
(9) Cne Jean Accart, S/Cf Francois Morel
(10) Cne Roger Trouillard, Lt Jacques Morin, S/Lt Jean Sauvage, Sgt Marcel Jeannaud, Sgt Edouard Le Nigen, Sgt Pierre Rebillat
(11) Lt Lesellier De Chezelles, S/Lt Louis Bevillard
(12) Lt Michel Dorance, S/Lt Marcel Parnierre
(13) Cne Germain Coutaud, Adjt Auguste Verots, Cne Bernard Maréchal
(14) S/Lt Gérard Mine
(15) Cne Maria Monraisse, A/Cf Jean Dugoujon, S/Cf André Legrand
(16) Lt Michel Dorance, S/Lt Marcel Parnierre, S/Lt Georges Lefol, Lt Edmont Marin la Meslée, S/Lt Jean Rey, S/Cf Léon Vuillemain
(17) S/Lt Robert Lamaison, Adjt Henri Castel
(18) Cne Germain Coutaud, S/Cf Louis Coader, S/Cf Roger Teillet, S/Cf Jean Tain
(19) Cne Germain Coutaud, S/Cf Louis Coader, S/Cf Roger Teillet
(20) Cne Maria Monraisse, A/Cf Jean Dugoujon, S/Cf André Legrand, Sgt Paul Audrain
(21)S/Cf Jean Gisclon
(22) Lt Michel Dorance, S/Cf Marius Bressieux, S/Cf Maurice Tallent, S/Lt Francois Warnier
(23) Lt Michel Dorance, Cne André Malaval, S/Lt Francois Warnier, S/Lt Marius Bressieux, S/Cf Maurice Tallent, Lt Edmond Marin la Meslée, Lt Marcel Rouguette, S/Cf Dominique Penzini
(24) Cne Marcel Peyregne
(25) Cne Marcel Peyregne
(26) Lt Michel Dorance, S/Lt Marcel Parniere, S/Lt Georges Lefol, Cdt Robert Nast, S/Cf Maurice Tallent, S/Cf Francois Morel
(27) Cne Jean Accart
(28) Lt Edmont Marin la Meslée, S/Cf Gérard Muselli, S/Cf Francois Morel, S/Cf Léon Vuillemain
(29) Cne Jean Accart, S/Lt Jean Rey
(30) S/Lt Georges Ruchoux
(31) Cne Francois Mauvier
(32) Cne Roger Duval, Sgt Jean Hurtin, Sgt Gouzy, Lt Clostres, S/Lt Bevillard, A/Cf Marie-Emile Leblanc, Sgt Edouard Le Nigen
(33) Sgt Edouard Le Nigen, A/Cf René Roger
(34) A/Cf Marie-Emile Leblanc
(35) Lt Edmont Marin la Meslée
(36) A/Cf René Roger
(37) Sgt Edouard Le Nigen, Adjt Marias, S/Lt Jean Sauvage
(38) Cne André Naudy, A/Cf Charles Dessault, Adjt Henri Briard, Cne Maurice Bissoudre, S/Cf Robert Tourné
(39) Cdt Georges Tricaud, Cne Marcel-Silvestre De Sacy, S/Lt Henri Raphenne, A/Cf Edmont Senet
(40) Adjt Andrien Bernavon, Sgt Jean Fortin
(41) Cne Baudoin de Calonne, Adjt Maurice Pollono
(42) Cne Raymond Clausse, S/Lt Aimé Troyes, Sgt Robert Killy
(43) S/Lt Henri Raphenne
(44) A/Cf Jean Dugoijon
(45) Lt Edmond Marin la Meslée, S/Cf Gérard Muselli
(46) S/Cf Dominique Penzini
(47) Cne Robert Calmon, S/Lt Pierre Gouachon, S/Cf Henri Liautard, S/Cf René Raurel
(48) Cne Maurice Monraisse, Lt René Trémolet, Lt Maurice-Henri Hebrard, S/Cf André Legrand, S/Lt Paul Boudier, A/Cf Georges Gras, Adjt Francois Lachaux
(49) A/Cf Roger Vantillard
(50) Sgt Martin Loi
(51) Cne Jean Accart, S/Lt Yves Le Calvez, A/Cf Gérard Muselli, Lt Edmont Marin la Meslée, S/Cf Dominique Penzini, Lt Marcel Rouguette, S/Cf Léon Vuillemain
(52) S/Lt Georges Baptizet
(53) Lt Pierre Villacéque, Cne Raymond Destaillac, S/Lt Paul Boudier
(54) neznámo
(55) Lt Michel Dorance, S/Cf Marius Bresvieux
(56) Cne Jean Accart, S/Lt Yves Le Calvez
(57) A/Cf Pierre Dorcy, Sgt André Deliste
(58) Lt Edmont Marin la Meslée, S/Cf Léon Vuillemain, S/Cf Gérard Muselli
(59) Cne Baudoin Maurice
(60) Sgt Raymond Collart, Sgt Auguste Keller
(61) Cdt Albert Petitjean-Roget, Cne Maria Monraisse, Lt Yves Fabre, Lt Pierre Villacéque, Lt Maria Hebrard, S/Lt Henri Angioloni, A/Cf Georges Gras
(62) Cne Gérard Portalis, A/Cf Jean Dugoujon
(63) S/Lt Georges Baptizet
(64) A/Cf Raoul Bricart, Adjt René Marconnet, A/Cf Pierre Dorcy, S/Lt Rémy Milhiet
(65) S/Lt Hubert Boitelet, S/Cf Marius Bresvieux
(66) S/Lt Robert Thollon
(67) Cne Maria Monraisse, Cne Gérard Portalis, Lt Yves Fabre, S/Lt Guy Le Stum, S/Lt Pierre Villacéque, A/Cf Georges Gras, A/Cf Jean Dugoujon, S/Cf Jean Gisclon
(68) Cne Régis Guieu
(69) Lt Marcel Rouguette, S/Cf Léon Vuillemain
(70) Lt Edmond Marin la Meslée, S/Cf Gérard Muselli
(71) S/Lt Marcel Codet, Cne Maurice Bissoudre
(72) S/Lt Marcel Codet
(73) A/Cf Raoul Bricart, S/Lt Jacques Robiaud
(74) Lt Max Vincotte, S/Cf Alexis De la Fléchere, S/Cf Antoine De la Chapelle, S/Cf Gérard Jaussaud, Adjt Georges Tesseraud
(75) Cdt Albert Petitjean Roget, Cne Maria Monraisse, Lt Yves Fabre, Lt Pierre Villacéque, A/Cf Jean Dugoujon, S/Cf Edouard Salés
(76) Lt Edmont Marin la Meslée, S/Cf Dominique Penzini, Lt Yves Le Calvez, Lt Marcel Rouquette
(77) S/Cf Antoine De la Chapelle, Adjt Georges Tesseraud, S/Cf Gérard Jaussaud, S/Lt Bernard Cordier
(78) S/Lt Georges Baptizet, S/Lt Bernard Cordier, S/Cf Alexis De la Fléchere
(79) S/Cf Dominique Penzini, Lt Marcel Rouquette
(80) S/Lt Georges Blanck, Sgt Jean Touret, Lt Emile Thierry, S/Lt Michel Madon, S/Cf Raymond Guillaime
(81) S/Lt Michel Madon
(82) Cne Georges Labit, A/Cf Georges Berland, S/Lt Jacques Robiaud, Adjt Andrien Bernavon, S/Cf Pierre Parent, Sgt Jean Fortin
(83) S/Lt Hubert Boitelet, S/Cf Maurice Tallent, S/Lt Brian
(84) Cne Maria Monraisse, Lt Maurice-Henri Hebrard, A/Cf Georges Gras
(85) Cne Roger Duval, A/Cf Marie-Emile Leblanc, Lt Lesellier De Chezelles, Sgt Edouard Le Nigen, Sgt Jean Hurtin
(86) Cne Maria Monraisse, Lt Yves Fabre

NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ ČESKOSLOVENŠTÍ STÍHAČI V BITVĚ O FRANCII

Poř.	Pilot	GC	Počet oper.hod.	Počet vítězství	Poznámka
1.	Cne Alois Vašátko	I/5	52,00	12+2=14	† 23. 6. 42 (RAF)
2.	Lt František Peřina	I/5	75,00	11+2=13	Žije v ČR
3.	Sgt Václav Cukr	II/3	45,00	8+0=8	† 24. 10. 89 (NZ)
4.	Lt Jan Klán	II/5	55,30	5+3=8	† 10. 12. 86 (USA)
5.	Lt Tomáš Vybíral	I/5	58,50	7+0=7	† 21. 2. 81 (GB)
6.	Sgt Josef Stehlík	III/3	65,55	6+1=7	† 30. 5. 91 (ČSFR)
7.	S/Cf František Chábera	II/5	50,30	5+2=7	Žije v ČR
8.	S/Cf Ladislav Světlík	II/5	45,20	4+3=7	Žije na NZ
9.	Cne Evžen Čížek	III/3	85,35	5+0=5	† 26. 11. 42 (RAF)
10.	Sgt Václav Jícha	I/6	70,00	4+0=4	† 1. 2. 45 (RAF)
11.	Sgt Bedřich Krátkoruký	III/3	14,00	3+1=4	† 15. 1. 43 (RAF)
12.	Lt František Doležal	II/2	19,00	3+1=4	† 4. 10. 45 (ČSR)
13.	S/Cf Václav Šlouf	III/3	91,30	3+1=4	† 13. 4. 76 (GB)
14.	Lt Adolf Vrána	I/5	30,00	2+2=4	Žije v GB
15.	S/Cf František Glauder	I/3	38,00	3+0=3	† 13. 9. 42 (RAF)
16.	Lt Svatopluk Janouch	I/6	55,00	3+0=3	† 12. 4. 66 (USA)
17.	Sgt Jiří Kučera	I/6	75,00	3+0=3	† 24. 1. 80 (ČSSR)
18.	S/Cf Stanislav Plzák	II/2	20,00	3+0=3	† 7. 8. 41 (RAF)
19.	Sgt Eduard Prchal	I/8	60,00	3+0=3	† 12. 12. 84 (USA)
20.	Sgt Rajmund Půda	II/4	73,40	3+0=3	Žije v GB
21.	C/Cf Jaroslav Šika	I/8	25,10	3+0=3	† 26. 1. 76 (ČSSR)

NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ STÍHAČI ARMÉE DE L' AIR V BITVĚ O FRANCII

Poř.	Jméno	GC	Počet[x] vítězství	Poznámka
1.	Lt Edmont Marin la Mesléee	I/5	16+4=20	† 4. 2. 1945 (FAFL)
2. - 3.	Cne Michel Dorance	I/5	14+3=17	
	S/Lt Camille Plubeau	II/4	14+3=17	
4.	Cne Jean Accart	I/5	12+4=16	
5.	Cne Alois Vašátko (Čech)	I/5	12+2=14	† 23. 6. 1942 (RAF)
6.	Adjt Léon Vuillemain	I/5	9+5=14	
7.	Lt Marcel Rouguette	I/5	8+6=14	
8. - 10.	S/Cf Edouard Le Nigen	III/3	11+2=13	† 25. 7. 1940 (Vichy)
	Lt František Peřina (Čech)	I/5	11+2=13	
	Adjt Pierre Le Gloan	III/6	11+2=13	† 11. 9. 1943 (FAFL)

[x] počet vítězství je udáván takto: údaj 16+4=20 znamená 16 sestřelů potvrzených a 4 pravděpodobné, celkem 20.

Srovnávací tabulka hodností užitých v textu

Cdt	Commandant	major
Cne	Capitaine	kapitán- štábní kapitán
Lt	Lieutenant	poručík - nadporučík
S/Lt	Sous-lieutenant	Podporučík
Adjt/Cf	Adjutant-chef	praporčík-štábní praporčík
Adjt	Adjutant	rotmistr-štábní rotmistr
S/Cf	Sergent-chef	rotný
Sgt	Sergent	četař
C/Cf	Caporal-chef	desátník
Cap	Caporal	svobodník



V červnu, červenci a srpnu 1940, v dobách, kdy se nad britskými ostrovy stahovala zlověstná mračna, dorážely k molům anglických přístavů četné lodi s evakuanty z poražené Francie.
Z lodí nesoucích názvy „Neuralia“, „David Livingstone“, „Cidonia“, „Apapa“, „Karanan“ či „Arry Scheffer“ nebo „Königin Emma“ a z dalších, vypravovaných buď přímo z francouzských přístavů, nebo z Brity drženého Gibraltaru, vystupovali na anglický břeh unavení, ale nezlomení letci v cizích, neznámých uniformách. Ty zakrátko vyměnili za šedomodré stejnokroje RAF s nápisy Czechoslovakia na průramcích. Budoucí týdny, měsíce a roky měly ukázat, jak zúročí své bojové zkušenosti z bitev na francouzském nebi. Letmý pohled s odstupem několika desetiletí nás přesvědčuje o tom, že svou příležitost nepromarnili.

Otto Kittel - zapomenutý čtvrtý

Jan Bobek (LHS), Jiří Hanilec, Martin Šíla

Stojíme uprostřed malé vesničky Krasov, která leží nedaleko Krnova, poblíž hranic s Polskem. Tvoří ji okolo stovky domků, rozmístěných podél potoka, který protéká celou obcí. Zavřený kostelík je obklopen hřbitovem s náhrobky, na nichž se střídají česká a německá jména. Pátráme zde po stopách muže, který dosáhl čtvrtého nejvyššího počtu sestřelů všech dob, ale přesto o něm nalezneme v historické literatuře jen několik fotografií a pár vět. Bojoval na straně poražených a téměř všichni na něj zapomněli. Téměř všichni... A to je naše štěstí, protože jen díky pamětníkům mohl vzniknout tento článek o pilotovi, jež se narodil v Čechách, uměl česky a bojoval v řadách Luftwaffe až do hořkého konce. Příběh Otto Kittela.

Otto Kittel se narodil 21. února 1917 ve vesničce Korûnov[1], poblíž Krnova. Měl dva starší bratry - Edwina a Erwina.

Po dokončení základní školy odešel Otto nejprve do Mladé Boleslavi, kde se vyučil automechanikem. Zde se také naučil mluvit plynně česky (tehdy se v českém pohraničí mluvilo převážně německy) Po vyučení se vrátil zpět do rodného kraje a začal pracovat v Opavě u firmy „Abicht a Gebauer".

V říjnu 1938 po potupném mnichovském diktátu a následnému připojení českého pohraničí k Hitlerovu Německu se stal občanem Třetí říše se všemi právy a povinnostmi, z toho vyplývajícími, včetně povinnosti branné. A tak je na začátku roku 1939, společně se starším bratrem Erwinem, povolán do armády. Oba byli zařazeni k Luftwaffe a místem jejich prvního působení byl Ingolstadt, kde společně mezi lednem až listopadem 1939 prodělali základní pilotní výcvik stupně A a B (tato dlouhá doba byla na začátku války u Luftwaffe běžná - byl prostě čas mladého pilota důkladně vycvičit. Později došlo pod vlivem válečných událostí k jejímu radikálnímu zkrácení). V listopadu 1939 je jejich základní letecký výcvik dokončen a zde se cesty obou bratrů definitivně rozešly. Erwin byl odvelen do kurzu pilotů bombardovacích a bitevních letadel[2] a Otto ke stíhačům do Bad Aiblingu k Jagdfliegerschule 3, kde ho čekal několikaměsíční základní stíhací výcvik.

Na sklonku roku 1940 mladý letec dokončil pilotní výcvik a s čerstvým osvědčením stíhacího pilota v hodnosti Unteroffiziera obdržel rozkaz, aby se po dovolené hlásil v prvních lednových dnech roku 1941 u JG 54 „Grünherz".

Jednotka byla v té době dislokována v Dortmundu a Delmenhorstu, kam se přemístnila z Francie k odpočinku a k doplnění ztrát po bojích v bitvě o Británii. Tehdy jí velel Hannes Trautloft (58 v.).[3] Kittel byl přidělen k I. Gruppe a zařazen k její 2. Staffel. I./JG 54 v té době velel Hptm. Hubertus von Bonin (77 v.) a Kittelovým nejbližším nadřízeným byl velitel 2./JG 54 Oblt. Sigfried Graf Matuschka (29 v.).

15. ledna 1941 dostává JG 54 rozkaz k návratu do Francie. I./JG 54 se přemisťuje na dobře známé letiště v Jeveru, odkud v loňském roce startovali její piloti k šarvátkám se stíhači RAF. Gruppe má ve výzbroji stále ještě typ Bf 109E-7, na kterém se její příslušníci opět zapojují do bojů nad kanálem La Manche.

Zatímco 29. března 1941 je II. a III. Gruppe JG 54 nečekaně odvelena z Francie do Rakouska, odkud se účastní tažení na Balkáně, I./JG 54 zůstává dále v Jeveru a je podřízena JG 1.



12. května 1941 přichází rozkaz k přesunu I./JG 54 na letiště Stolp-Reitz v Německu. Zde se gruppe setkává se zbytkem eskadry, který se vrátil z vítězného balkánského tažení. I. a III. Gruppe přezbrojují na zbrusu nové Bf 109F-2, ale II. Gruppe si zatím ponechává své osvědčené Emily.

Po přeškolení se eskadra 21. června přesunuje na předem připravená polní letiště ve Východním Prusku. I./JG 54, v jejímž čele je nový velitel Hauptmann von Selle, je přemístěna na letiště Lindental. Všichni již tuší, že další útok bude směřovat na Východ.

Časně ráno 22. června 1941 začala operace Barbarossa. Celá JG 54 (spolu s II./JG 53, která byla ke Grünherz přidělena jako posila) byla v podřízenosti I. leteckého sboru generála Föstera. 1. letecká armáda Generaloberstа Kellera, pod kterou sbor spadal, podporovala skupinu armád Nord při útoku směrem na Leningrad.

V prvních dnech bojů létali piloti JG 54 převážně jako doprovod bombardérů z KG 1, KG 76 a KG 77 při útocích na ruská letiště. V dalším průběhu tažení měla JG 54, jediná stíhací německá eskadra v tomto prostoru, vybojovat vzdušnou nadvládu nad touto částí bojiště.

Od prvního vzletu proti SSSR se němečtí piloti setkávají s nevídanými počty letounů protivníka. Nahlášené sestřely začínají narůstat téměř geometrickou řadou.

Daří se konečně i Otto Kittelovi. Druhý den bojů, 23. června, otevírá své skóre poté, co po zásazích jeho palubních zbraní padají dva letouny s rudými hvězdami.

Útočné klíny německých vojsk a jejich spojenců procházejí pobaltskými státy. Nad nimi visí německé stíhačky, které den co den svádějí urputné vzdušné boje. Síla nepřítele se zdá nevyčerpatelná. Svědčí o tom například veliká letecká bitva nad Dünsburgem 30. června 1941, ve které JG 54 dosáhla šedesáti pěti sestřelů, nebo urputné letecké boje 4. až 7. července nad předmostím u Ostrova, ve kterých němečtí stíhači zničili sto devět letounů protivníka.

V polovině září 1941 se postup skupiny armád Nord zastavil u leningradského obranného pásma. JG 54 se přemístila 5. září na polní letiště Siverskaja a Krasnogvardejsk. Obě tyto letištní plochy, společně s pozdějšími předsunutými letišti Staraja Rusa a Rjebitzi, se staly téměř na dva roky hlavními základnami všech bojových letů JG 54 v severním úseku východní fronty. Od poloviny září 1941 létali piloti této eskadry jako doprovod bombardérů při jejich útocích na podporu pozemních vojsk a bombardování sovětské flotily v kronštadském přístavu. Také prováděli volný lov ve dvojicích nebo rojích nad frontou a hloubkové útoky do zázemí protivníka. Většina těchto bojových letů se odehrála nad Finským zálivem, Leningradem, Volchovem, Demjanskem a Ladožským a Ilmenským jezerem. Celý úsek byl dlouhý více než 400 km.

V roce 1941 osobní skóre stíhačů Luftwaffe na východním bojišti znatelně narůstala a stále více se začala prosazovat esa s velkým počtem sestřelů. O těch se mluvilo po celém úseku fronty. Tvořili však jen špičku ledovce. Průměrný německý pilot dosahoval jednoho až dvou sestřelů měsíčně.

A právě k takovému průměru patřil v roce 1941 Kittel. Létal, bojoval, občas i vítězil, ale zůstal zcela nepovšimnut. Postarala se o to určitě zároveň i jeho povaha, kterou nejlépe vystihl později Hannes Trautloft větou: „Byl to nejtišší stíhač v celé Luftwaffe.".



Červenec 1942, Krasnogvardějsk. Feldwebel Otto Kittel (v přilbě) je na dálku oddáván. Obřad vykonává Kittelův velitel Hptm. Philipp (Kittelovou ženou se stala dívka z důstojnické rodiny).

Wedding ceremony, Kvasnogwardeisk, July 1942. Otto Kittel (in the helmet) is being married at a distance.



Oslava 4000. vítězství JG 54, kterého dosáhl O. Kittel. (zleva: O. Kittel, Kommodore Hannes Trautloft)
Celebration of the 4000th victory by JG54 gained by Otto Kittel. (From left: O. Kittel and Commodore Hannes Trautloft)

A tak jediný potvrzený údaj z druhé poloviny roku 1941 o Otto Kittelovi je datum 21. prosince, kdy mu byla udělena Stříbrná váza (Ehrenpokal) za statečnost v boji. V té době měl již pravděpodobně hodnost Feldwebel a byl nositelem Železného kříže I. a II. stupně.

Mezitím přišel 20. prosince k I./JG 54 nový velitel Hptm. Franz Eckerle (62 v.), který do té doby velel 6./JG 54.

Boje v roce 1942 zahájil 2. ledna těžký nálet Sovětů na letiště Siverskaja, při kterém bylo deset letounů zcela zničeno.

Teploty dosahovaly až 45 °C pod nulou a muže „černého personálu" stálo nepředstavitelné usilí připravit alespoň minimum strojů k bojovým letům.

Při jednom z nich byl 14. února Hptm. Eckerle sestřelen a zahynul. Jeho nástupcem se stal 17. února 1942 Hptm. Hans Philipp (206 v.), v té době již jedno z nejznámějších stihacích es JG 54.

S příchodem jara se letecká činnost opět oživila. Otto Kittelovi se stále mnoho nedaří. I když příležitostí k boji je dost, má v polovině května 1942 pouhých 17 sestřelů a nic nenasvědčovalo tomu, že se jednou tento muž stane nejúspěšnějším pilotem celé JG 54.

Urputné boje ve vzduchu pokračovaly celé léto roku 1942, a tak není divu, že 14. září sestřelil Leutnant Heyer (53 v.) třítisícího protivníka od založení této eskadry.

Poslední měsíce roku strávili piloti JG 54 opět při volném lovu a doprovodech bombardérů[4]. I přes nesporné úspěchy kterých eskadra dosáhla, bylo stále zřetelnější, že protivník sílí. Ztráty pilotů začínaly citelně narůstat. Velení letectva proto rozhodlo, že JG 54 bude postupně vyzbrojena Focke Wulfy Fw 190A.

Koncem listopadu 1942 začalo přezbrojování I./JG 54, která jako první obdržela Fw 190A-4. Tento letoun byl zpočátku přijat s nedůvěrou, většina pilotů si totiž dobře pamatovala na listopad roku 1941, kdy právě k I. Gruppe bylo odesláno několik úplně nových Fw 190A-1 k vyzkoušení v bojových podmínkách. Stíhačka však tehdy trpěla celou řadou dětských nemocí, které se zvláště projevily v tvrdých podmínkách východní fronty a všechny letouny musely být vráceny zpět do Německa.

Počáteční nedůvěra k novému stroji však brzy zmizela. Verze Fw 190A-4 představovala spolehlivý letoun, který svými výkony předčil tehdejší sovětské stroje. Jeho silná výzbroj byla zvlášť vhodná v boji s masívně pancéřovanými Il-2. Celková robustnost focke wulfu velmi dobře odolávala zásahům pozemní palbou, o kterou na Východě nebyla nouze. Však také druhá strana od první chvíle usilovala nový stroj získat v letuschopném stavu a důkladně ho prozkoumat. První takový Fw 190A-4 získali Sověti dost kuriozním způsobem. Německý stroj měl vadu synchronizace zbraní a jeho pilot, Uffz. Helmut Brandt od 2./JG 54, si málem při vzdušném souboji, 16. ledna 1943, ustřelil vrtulové listy![5] Pilot nouzově přistál na zamrzlém Ladožském jezeře a padl do zajetí. Téměř nepoškozený stroj W. Nr. 0142 310 „černá 2" putoval na 1. opravárenskou základnu sovětského letectva, kde byl provizorně vybaven vrtulí z letounu Ju 87 Stuka.

Po opravě byl odeslán do zkušebního střediska, kde dostal vrtuli z jiného Fw 190. Zkušební pilot Jurij A. Antipov jej podrobil náročným testům a velice ocenil jeho palebnou sílu a dobrou obratnost. Je pravděpodobné, že tento stroj používal i Otto Kittel, neboť v té době se provozuschopné letouny každé staffel daly spočítat na prstech jedné ruky.

Od chvíle, kdy Kittel začal létat s novým typem, dosahoval stále lepších výsledků. 24. ledna 1943 sestřelil svého 30. protivníka a do 22. února zničil dalších osm nepřátelských letounů. O den později, 23. února docílil 39. sestřelu, který je zároveň 4000. vítězství JG 54. Což se jistě projevilo na rozhodnutí udělit Kittelovi Německý kříž ve zlatě. Téhož dne večer je uspořádána oslava a Otto sedí na čestném místě vedle Kommodora.

III. Gruppe spolu se 4. Staffel (II./JG 54) byla odeslána na západní frontu a jako náhrada měla dorazit I./JG 26 a 7./JG 26. Spolu se 4. Staffel odešel i Kittelův přímý nadřízený Oblt. Matuschka a na místo velitele 2./JG 54 byl jmenován Hauptmann Hans Götz (82 v.).

V polovině března 1943, kdy se již Kittel blížil k hranici padesáti vítězství, ho však potkala smůla. Osudným se mu stal 15. březen, den na který Kittel později nerad vzpomínal. Při bojovém letu docílil 47. sestřelu, ovšem po vážném zásahu do motoru protivzdušnou obranou musel s Fw 190A-4 (W.Nr. 0142 481) nouzově přistát na nepřátelském území. Z vraku letounu vyvázl nezraněn, ovšem od německých pozic ho dělilo více než 60 kilometrů tajgy obsazené protivníkem Jeho oblečení a vybavení v kruté ruské zimě bylo nedostatečné. I navzdory tomu se vydal zpět k jednotce. Po dlouhých třech dnech, kdy se nemohl prospat ani na dlouho zastavit, musel zvolit cestu přes zamrzlé Ilmenské jezero, aby se vyhnul sovětským vojákům. Ač se to zdá jakkoliv neskutečné, nakonec se dostal k německým jednotkám, které Kittelovi poskytly nezbytné ošetření a urychleně ho dopravily na letiště JG 54.

Jeho návrat vzbudil senzaci. Stávalo se sice, že piloti sestřelení nad územím nepřítele se vrátili, ovšem v zimě to byla spíše výjimka. Všichni byli rádi že „malý Bruno", jak Kittelovi říkali jeho přátelé, je opět mezi nimi.

Po tomto dobrodružství musel Kittel strávit nějaký čas v nemocnici a až koncem května se vrátil zpět k 2./JG 54.

Po svém návratu se setkává s nováčkem Unteroffizierem Ulrichem Wernitzem (celkem 101 v.), který dorazil jako jedna z posil k I./JG 54 začátkem května 1943.

Tento mladý pilot na sebe upozornil hned při svém prvním bojovém letu sestřelením dvou ruských strojů. Kittel si ho vybral za rottenfliegera (číslo) a brzy vytvořili dokonale sehranou dvojici.

Kittel v té době začíná vršit jeden úspěch za druhým. Vytouženého padesátého sestřelu dosahuje 10. června 1943. Do konce července získal dalších pět vítězství, ovšem mimořádného úspěchu dosáhl v dalších čtyřech týdnech, když do 4. září 1943 sestřelil třicet devět letounů protivníka (56. až 94 v.).

V polovině září jako sto třetí stíhač Luftwaffe dosahuje stého sestřelu. O měsíc později má již 127 vítězství a 26. října 1943 obdržel jako dvacátý osmý pilot JG 54 Rytířský kříž. Přesto nadále zůstal v hodnosti Oberfeldwebel.

Kittelovi toto vysoké vyznamenání před nastoupenou jednotkou předal osobně nový Kommodore JG 54 Major Hubertus von Bonin, který převzal eskadru po Hannesu Trautloftovi (ten byl jmenován v červenci 1943 inspektorem stíhacích jednotek pro východní frontu). Jako první gratuloval Kittelovi Gruppekommandeur Hptm. Walter Nowotny (258 v.), který zastával tuto funkci od července 1943.

Bylo rozhodnuto Kittela v listopadu 1943 odeslat jako instruktora k Erganzungs Gruppe Ost (Doplňovací skupina Východ). Těsně před odjezdem musel vykonat ještě smutnou povinnost - 12. listopadu 1943 stál čestnou stráž u rakve svého kamaráda Lt. Antona Döbelea (94 v.), který zahynul v boji se šturmoviky.

Během zasloužené dovolené vede jeho první cesta do rodného Krasova. Ottův příjezd znamenal v rodišti velkou událost. Kittel vyznamenaný Rytířským křížem je pokládán za válečného hrdinu, obyvatelé rodné vísky mu uspořádali slavnostní uvítání zakončené mší v místním kostelíku, kterou celebroval českobudějovický biskup. Zde je vidět, jak velké vážnosti se těšil nositel Rytířského kříže a jak vysoce dokázala propaganda ovlivnit postoj obyčejných lidí.

Počátkem roku 1944 se Otto Kittel hlásí u Er.Gr.Ost. v Biaritzu, ve Francii nedaleko hranic se Španělskem. Zde byli připravování čerství absolventi stíhacích škol pro specifické podmínky bojů na Východě. V Kittelovi nalezli nováčci dobrého učitele, který jim předal řadu cenných zkušeností. Opět se setkal s Hannesem Trautloftem, který z titulu své funkce vykonal u Egr.Gr.Ost inspekci.

V roce 1944 převzalo iniciativu ve vedení letecké války na východní frontě s konečnou platností ruské letectvo. I./JG 54 tehdy létala ve středním úseku fronty pod velením 6. letecké armády. I přes svoji poměrně malou sílu dokázali němečtí stíhači zasazovat ruskému letectvu citelné rány. Zastavit ale postup Rudé armády bylo nad jejich možnosti.

4. února 1944 je Walter Nowotny odvelen zpět do Německa a novým Gruppenkommandeurem I./JG 54 se stává Hptm. Horst Ademeit (166 v.).
V březnu 1944 se Otto Kittel vrací již v hodnosti Leutnanta k I./JG 54 a hned po svém příchodu přebírá velení nad 3./JG 54. Jeho rottenfliegerem se opět stává Ulrich Wernitz.
Kittel hned od začátku dokazuje, že nezapomněl nic ze svého pilotního umění. Do 8. března 1944 sestřeluje dvacet tři protivníky, čímž dosáhl hranice 150. vítězství. Do 11. března padají pod palbou jeho zbraní další dva nepřátelské letouny a toho dne za tento svůj výkon obdržel k Rytířskému kříži Dubové ratolesti (č. 449). Vyznamenání mu osobně předal Adolf Hitler a po kratší dovolené se vrací zpět na Východ.
Ústup německých vojsk stále pokračuje. Přesto Kittel zaznamenává jeden úspěch za druhým. V té době již patří ke špičkovým stíhacím esům. Je zejména pověstný sestřelováním bitevníků Il-2. V jejich ničení je považován za odborníka a jeho jméno je známé i mezi prostými pěšáky v předních liniích, kterým velmi často pomohl při odrážení útoků šturmoviků na jejich postavení.
15. srpna 1944 dosahuje Otto Kittel 1000. sestřelu 3./JG 54. A již za osm dní nato, 23. srpna, dosáhl jako osmý stíhač Luftwaffe hranici dvou set sestřelů. Večer je uspořádána malá oslava a ráno znovu do boje. Probíhá totiž ruská letní ofenzíva a Luftwaffe se alespoň trochu snaží odlehčit jednotkám skupiny armád Nord, které ustupují přes Rigu do oblasti Kuronska (Kurland). JG 54 následovala pohyby armád a pomalu se vracela do míst, odkud před třemi lety zaútočila na SSSR.
Kittel se v té době stává nejúspěšnějším pilotem JG 54. Do 15. října 1944 sestřelil dalších třicet soupeřů a na konci měsíce překročil jako pátý stíhač Luftwaffe hranici dvousetpadesáti sestřelů (Kittel byl poslední německý pilot, který tohoto počtu dosáhl).
Během sedmi měsíců roku 1944 dosáhl 137 sestřelů, což je jistě pozoruhodný výkon. Za 264 vítězství obdržel 25. listopadu 1944 Meče (č. 113), které mu opět osobně předal Adolf Hitler. Po té mu byla udělena delší zdravotní dovolená. Velením 3./JG 54 byl pověřen Oblt. Fritz Tegtmeier (146 v.).
Na začátku roku 1945 provedlo velitelství leteckých sil Ost poslední velkou reorganizaci stíhacích skupin. Většina stíhacích eskader byla podřízena 6. letecké armádě, které měla podpořit skupinu německých armád A a skupinu armád Mitte. Proti těm předpokládalo německé velení hlavní nápor Rudé armády. Zatímco Stab, I. a II. Gruppe JG 54 byla přidělena pod velení 1. letecké armády. Tyto tři části vytvořily Luftwaffenkommando Kurland, k němuž byly přiřazeny další pomocné jednotky (například některé letecké školy a průzkumné útvary).
V druhé polovině ledna 1945 se Otto Kittel vrací znovu k JG 54. Má hodnost Oberleutnanta a přebírá velení nad 3./JG 54. Situace na frontě je velmi zlá, těch několik Fw 190 je neustále ve vzduchu.
Veškeré úsilí je však marné. Není sebemenší naděje zastavit příval sovětských vojsk. Luftwaffe se stává pouhým stínem své uplynulé slávy a osud, který byl Kittelovi tak dlouho nakloněn, nechtěl, aby se dočkal hořkého konce své eskadry.
Dne 16. února 1945 nastupuje Otto Kittel ke svému 583. bojovému letu. Vzlétá na Fw 190A-8, W.Nr.960 282 „černá 1" společně s dvěma dalšími piloty. Jihozápadně od letiště Tuckum, nedaleko města Dzukste, spatřuje formaci bitevníků Il-2, chystajících se napadnout pozice německých vojsk. Kittel dává povel k útoku. Jakmile sovětští piloti zahlédnou letku focke wulfů, vytvoří obranný kruh a krouží tak, aby kryli jeden druhého. Kittel tuto jejich taktiku zná, částokrát ji viděl osádkami ilů používat.



18. března 1943 Kittel právě dorazil zpět k I./JG54 po třídenní cestě z ruského týlu.
3. 18. 1943, O. Kittel just returned to the I./JG54 after a three day journey from the Russian side.

Prudkým obratem vniká do jejich kruhu, do zaměřovače dostává Il-2 letící před ním a zasypává ho palbou svých zbraní. Šturmovik padá k zemi. Je to Kittelův 267. sestřel. A teď přišla osudná vteřina. Kittel pravděpodobně udělal chybu, snad se mezi sovětskými letouny zdržel o okamžik déle, než chtěl, nebo to bylo něco jiného. Pravdu se již asi nikdy nedovíme.
Jisté pouze je, že se Kittelovi dostal do zad jeden Il-2 a jeho pilot zasypal „černou 1" zkázonosnou palbou z kanónů Švak. Kittelův stroj byl pravděpodobně těžce zasažen a jeho pilot byl buď okamžitě mrtev, nebo vážně zraněn, protože se vůbec nepokusil opustit padající letoun. Oba jeho kamarádi s úděsem pozorovali pád a konec nejlepšího pilota jejich eskadry.[7]
Kdesi na pláních Litvy je hrob muže který dosáhl čtvrtého největšího počtu sestřelů v dějinách, a přesto na něj historici neprávem zapomínají.
Tento pozoruhodný pilot vykonal za celou dobu války 583 bojových letů, pouze jednou byl sestřelen protivzdušnou obranou. Více než stovky leteckých vítězství dosáhl v létě 1944 s jedním Fw 190A (pravděpodobně to byl stroj „bílá 1", jehož podoba je zrekonstruována v barevné příloze). Mimo svého posledního letu nebyl nikdy přemožen ve vzdušném boji.
Jeho příběh měl zajímavou dohru. Těsně po skončení války byl jeho bratr Erwin Kittel, který se šťastně vrátil domů, pronásledován orgány NKVD. Pravděpodobně jej pokládali za Ottu, pilota, který jim způsobil takové ztráty. Podařilo se mu uniknout, čímž se zcela jistě vyhnul zajateckému táboru. V roce 1947 Kittelova rodina odešla do budoucí SRN. Ale Ottův rodný dům stojí v Krasově dodnes. Zůstal zde stejně jako vzpomínky těch, kteří nám pomohli napsat tento článek.
Závěrem by oba autoři chtěli co nejsrdečněji poděkovat za poskytnuté informace paní Edith Leháčkové z Krasova a panu Erwinu Kittelovi za dopis, který nám pomohl osvětlit některé podrobnosti ze života jeho bratra.
Dále děkujeme za pomoc na tomto článku pánům Vladimíru Vuškovi, Ing. Petru Stachurovi a Ing. Josefu Neškudlovi.

Poznámky:
1) Za války byla vesnička přejmenována na Kronsdorf a po osvobození obdržela název Krasov.
2) U jaké letecké jednotky sloužil Erwin Kittel bohužel není jasné. Ve svém dopise píše, že létal nejdříve ve Francii a poté byl převelen do Afriky, kde bojoval od vylodění Afrikakorpsu až do jeho porážky. Poté sloužil u leteckých jednotek v Itálii. Erwin Kittel svého bratra, od chvíle jejich společného ukončení výcviku, již nikdy nespatřil.
3) Hannes Trautloft byl v té době uznávané stíhací eso. Tento bývalý pilot Legie Condor bojoval od samého počátku války. Účastnil se bojů nad Polskem, Francií a Velkou Británií. Byl znám i některým našim pilotům, kteří se s ním utkali na leteckých závodech v Curychu 1937.
4) viz foto Barbas str. 34, kde je Otto Kittel zachycen před Bf-109F „černou 8" patřící Fritzi Tegtmeierovi. V doprovodném textu se můžeme dočíst, že Otto Kittel s tímto strojem mohl podniknout několik bojových letů. Jde však pravděpodobně o omyl, neboť Tegtmeier v té době létal u 1./JG 54 a Kittel u 2./JG 54. Otto Kittel byl zřejmě před tímto strojem zachycen zcela náhodně. Navíc se autoři domnívají, že letoun v pozadí je již verze G a ne F.
5) Stalo se tak v souboji s formací letounů od 103. GIAP, vedenou Sergejem Litavrinem. V této akci byl ztracen ještě jeden Fw 190, jehož pilot zajetí unikl.
6) Tyto jednotky skutečně koncem února 1943 na bojiště dorazily, ovšem bojovaly pod velením JG 54 pouhé čtyři měsíce a pak se vrátily zpět do Francie.
7) Velení JG 54 pravděpodobně neuznalo smrt svého nejlepšího pilota okamžitě po této akci, o čemž svědčí dopis velitele JG 54, ve kterém oznamuje otci Otto Kittela, že Otto je od 14. února 1945 nezvěstný. Dále tento dopis sděloval, že oba piloti, kteří byli tehdy s Ottou v akci, nezpozorovali na jeho padajícím letounu žádný viditelný zásah. Ovšem sám Erwin Kittel jejich svědectví nevěří, shoduje se s názorem, že Otto zahynul při dopadu svého těžce poškozeného Fw-190. Čísla v závorkách za jmény jednotlivých pilotů udávají počet jejich oficiálně uznaných sestřelů k datu 8. května 1945.

Seznam použitých pramenů a literatury:
Luftwaffe Aces of WWII. Tank Magazine Specials,
BARBAS, B.: Planes of the Luftwaffe fighter aces. Vol.2. Koakabura Technical Publications Pty. Ltd., 1989.
Obermaier, E.: Die RitterkreuzTräger der Luftwaffe 1939 - 1945. Band I - Jagdflieger. Verlag Dieter Hoffman, 1989.
GEUST, .: Under the Red Star - Luftwaffe aircraft in the Soviet Air Force. Airlife Publishing Ltd., 1993.
HELD, W.: Die deutsche Tagjagd. Motorbuch Verlag. Stuttgart, 1989.
HELD, W.: The German Fighter Units Over Russia. Schiffer Publishing, 1992.
HELD, W. - TRAUTLOFT, H.: Die Grünherzjäger - Bildchronik des JG 54. Podzun - Pallas Verlag, 1989.
SCUTTS, J.: JG 54 Jagdgeschwader 54 Grünherz. Aces of the eastern front. Airlife Publishing Ltd., 1992.
Sdělení paní Edith Leháčkové ze dne 14. dubna 1994.
Dopis pana Erwina Kittela ze dne 1. prosince 1994.
V držení J. Hanilce.

Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One
P. M. Grosz, G. Haddow a P. Schiemer
Vydal: Flying Machines Press- USA
Cena: 99,50 $

Známá americko, britsko, rakouská trojice autorů, historiků, badatelů, ale především nadšenců propadlých kouzlu období „zlaté éry letectví", přišla na sklonku roku 1993 s novou prací věnovanou armádním letounům Rakouska-Uherska za světové války.

Již letmý pohled na výše uvedenou publikaci napoví, že se jedná o zdroj doslova napěchovaný informacemi (celkem se na 570 stranách kvalitního křídového papíru vešlo úctyhodných 925 (!) autentických fotografií, z nichž dobrá polovina nebyla dosud nikde publikována. Nedílnou součástí odborného textu k jednotlivým typům letounů jsou i 102 třípohledové nákresy v měřítcích 1:72 a 1:48 a 26 stran barevných bokorysů). 3500 g těžká a rozměrově nadprůměrná kniha nás tedy nenechá na pochybách, že náš letmý pohled nebyl mylný.

Místa v knize je využito skutečně účelně, což dokazují obě předsádky. Přední nese schematický nákres mapy C. a K. mocnářství s vyznačenou dislokací klíčových polních letišť, zadní pak přehledné rozčlenění k. u. k. LFT dle vzájemné podřízenosti.

Při dalším listování je naprosto jasné, že dlouho avizovaná kniha zcela předčila veškerá očekávání. Jednotlivé typy letounů jsou řazeny podle výrob-



ců. Nechybí ani stručná, ale výstižná historie vzniku a chodu té které firmy. Mimo to najdeme v knize i takové dosud nezveřejněné záznamy, jako měsíční produkce firem Aviatik, Lloyd a WKF.

Mimo prototypů a z nich odvozených sériově vyráběných letounů jsou obsahem knihy i experimentální stroje, jako například Hocke Flugzeug, Preiselův jednomístný bojový stroj, či velmi elegantní stíhací typ Zaparkův.

Samostatná stať je věnována prostředkům, které nám dnes vzdáleně připomínají vrtulníky, nicméně k. u. k. LFT si při jejich vývoji vedly značně pokrokově, takže v tomto směru měly více jak roční předstih před podobnými pokusy protivníka.

Další samostatná část publikace je věnována letounům německé produkce ve službách rakousko-uherského letectva (Aviatik, Rumpler, Fokker, Gotha a další). Také kořistným a pokusným letounům série 00.01-00.75 je věnována samostatná kapitola.

Barevná příloha představuje na 26 stranách vývoj markingu a kamuflážních schémat. Každému vyobrazení odpovídá pak příslušný doprovodný text. Je pochopitelné, že až na několik dochovalých „relikvií" nesoucích určité zbarvení, (na němž se většinou podepsal zub času), je veškeré další tvrzení o konkrétních kamufláži vždy sporné. Jedním z nejznámějších badatelů v oblasti kamuflážních schémat byl i spoluautor této publikace, letos zesnulý americký historik Dr. M. O. Connor. Ani on neměl nikdy 100% jistotu, zvláště pak, když se osobně setkal s piloty J. Arigim a G. von Banfieldem, kteří nebyli schopni mu jeho teorie vyvrátit, ani potvrdit. Závěr, k němuž se dopracoval, zní dost překvapivě... Pilotům bylo v drtivé většině případů zcela lhostejno, jak je jejich stroj kamuflován. Polní letci jako Kahlen, Koudela, Kerschichnig či Wolfan charakterizovali barvy svých letounů s odstupem 55 let asi takto...: „Snad zelená, hnědá, temně modrá, šedá nebo černá?" Výsledky pátrání Dr. M. O. Connora jsou sice relativní, nicméně vycházejí z mnoha let studia dané problematiky. Proto je lze považovat za jedny z nejpřesvědčivějších.

Jan Zahálka

model: Shokaku
výrobce: Tamiya
měřítko: 1/700
výrobní číslo: 213
cena v ČR: 715,- Kč

Na podzim minulého roku si tuzemský zájemce mohl koupit novinku japonské firmy Tamiya, vodoryskový model japonské letadlové lodě Shokaku v měřítku 1/700. Model stejného plavidla vyráběla dříve japonská firma Fujimi a bylo proto otázkou, zda nejde o znovuuvedení tohoto modelu na trh jinou společností v novém obalu.

Pochybnosti zmizí prakticky okamžitě po otevření krabičky. Ta skrývá zcela nový model o sto dvaceti čtyřech dílech vylisovaných se středně šedého, jeden z červeného plastiku a šestnáct letadel ve světle šedé barvě. Model patří svým zpracováním k nejlepším ve své kategorii a rozměrově i tvarově celkem velmi přesně odpovídá svému vzoru. Za předlohu má stav letadlové lodě po vstupu do služby 8. srpna 1941. Tuto podobu si Shokaku podržela do 8. května 1942, kdy byla v bitvě v Korálovém moři poškozena. Ke stavbě modelu z uvedeného období použijeme sto dva díly, nepočítaje letadla. Přebytečné díly, především radary a větší počet 25mm protiletadlových kanónů, dávají tušit, že Tamyia patrně připravuje i model sesterské lodě Zuikaku ve variantě z pozdějšího období války. Standardní rámeček se šestnácti palubními letouny, přikládaný k modelům letadlových lodí všemi japonskými výrobci, čítá po čtveřici střemhlavých bombardérů Aichi D3A „Val" a torpédových Nakajima B5N „Kate", pět stíhaček Mitsubischi A6M, „Zero" a konečně tři střemhlavé bombardéry Yokosuka D4Y „Judy". Posledně jmenované při stavbě modelu vynecháme, protože jejich nasazení z paluby Shokaku nespadá do období představovaného modelem.

Plánek přehledně ukazuje postup stavby modelu a proti jiným „vodoryskám" je



vybaven vedle japonského i anglickým textem. To platí i o krátkém přehledu historie plavidla a popisu zbarvení, kde zbavuje modeláře nutnosti zoufalého luštění japonských znaků.

Jedním z nejpříjemnějších překvapení je přítomnost obtiskového aršíku, který obsahuje nejen kompletní systém bílých orientačních pruhů, ale také vlajku a výsostné znaky pro palubní letouny. V takovém rozsahu se u modelů této kategorie objevuje poprvé. Otázkou zůstává finální vzhled po jejich použití, zvláště na detaily poměrně zaplněné palubě.

Nechybí samozřejmě pro vodoryskové modely již charakteristické závaží, které by mělo zabránit prohnutí postaveného modelu.

Celkový dojem z modelu japonské letadlové lodě Shokaku je příznivý a snad jedinou jeho stinnou stránkou je vysoká cena. I tak lze s potěšením konstatovat, že se modelářské veřejnosti stavící vodoryskové modely lodí v měřítku 1/700 nyní dostává do rukou model jednoho z nejlepších a nejznámějších plavidel bývalého japonského císařského námořnictva. Zaslouží si to.

Ing. Zdeněk Novák

Modelářské novinky na našem trhu:

Letadla

Italeri
1/72 P-38J/M Lightning
1/72 PBJ-1D Mitchell
1/72 F4U-5N Corsair

Matchbox
1/72 Ta 154

Mauve
1/48 P-40N Warhawk

Revell
1/72 F7F Tigercat

Bojová technika

AER
1/72 ZIS 5
1/72 ZIS 5V

Matchbox
1/72 T-80
1/72 Sherman

Příslušenství

Eduard fotolepty
1/72 Ju-87 B/R Stuka
1/72 Me-110 G4
1/72 EA-6B Prowler
1/72 P-61A Black Widow
1/48 Mirage 2000
1/48 Ju-87 B-2 Stuka
1/48 Bucaneer exteriér
1/48 A-36/P-51A
1/35 MBT Challenger
1/35 M 577 CPC
1/35 Sd. 7/2-37 Flak
1/35 Leopard 1 A4
1/700 USS Enterprise CV6 (loď)

Literatura

Mustang
Peter W. Stahl
Nad ledem a Saharou (2. vydání)
Peter Paddfield
Karl Dönitz - poslední vůdce

Mirosław Skwiot
Monografie Morskie 3 - Shokaku, Zuikaku
40 stran + obálka
vydalo: Agencia A. J. - Press
cena: 135,- Kč

S novým rokem se na pultech modelářských obchodů objevil třetí díl série Monografie Morskie, vydávané polským vydavatelstvím A. J. PRESS. Po bitevní lodi Bismarck, letadlové lodi Akagi se tak čtenáři dostává do rukou sešit věnovaný japonským letadlovým lodím Shokaku a Zuikaku, jedním z nejlepších plavidel své kategorie bojujících ve 2. světové válce. V dobrém slova smyslu navazuje na předcházející dvojici - formátem A4, tradičně kvalitním zpracováním a tiskem na křídovém papíře.

Po krátkém úvodu, věnovaném pozadí vzniku obou plavidel, je zařazen stručný přehled činnosti lodí od jejich zařazení do služby do vypuknutí války v Pacifiku. Hned po té následuje podrobný popis operačního nasazení v průběhu konfliktu, který je jádrem obsahu celé publikace. Není se čemu divit, neboť obě lodě se zúčastnily prakticky všech operací japonských letadlových lodí během války s výjimkou bitvy o Midway. Prostřednictvím fakty nabitého textu můžeme obě sesterská plavidla sledovat od havajské operace, přes bitvu v Korálovém moři, bitvu u Santa Cruz, bitvu u východních Šalamounů, operace ve středním Pacifiku v roce 1943 až po bitvu ve Filipínském moři. Zde je Shokaku 19. června 1944 potopena americkou ponorkou USS Cavalla (SS 244). Zuikaku pak svůj konec nachází o čtyři měsíce později v bitvě u mysu Engano. Jako poslední ze šesti letadlových lodí, které napadly Pearl Harbor, ji 25. října potápějí americké palubní letouny. Čtenář disponující literaturou najde na těchto řádcích řadu pro něj nových a zajímavých informací. Kvalitu textu nesnižují ani některé drobné nepřesnosti, které však mohly vzniknout rovněž v závislosti na použité literatuře. Její seznam, který by měl být nedílnou součástí každé podobné práce, bohužel chybí, jak už je u polských publikací prakticky nepsaným pravidlem.

Poslední část monografie je věnována technickému popisu letadlových lodí třídy Shokaku. Ten zahrnuje i technické parametry zbraní použitých v jejich výzbroji. Jisté pochybnosti lze mít o údajích týkajících se počtu protiletadlových kanónů ráže 25 mm. Pravděpodobně nejautoritativnější zdroj na tomto poli, Shizuo Fukui: Japanese Naval Vessels Illustrated, 1869 - 1945, díl 3 - Aircraft Carriers, Seaplane tendens... udává počet 25mm kanónů v květnu 1944 na 68 (18xIII, 14xI) a po opravách ze 14. července až 2. srpna 1944 pak na 96 zbraní této ráže, ve složení (20xIII, 26xI, 10xI - odmontovatelné).

U radarového vybavení je třeba uvést, že Shokaku dostala radar 21 Go už v srpnu 1942, před odplutím do jižního Pacifiku 16. srpna. I v případě technických údajů by uvedení zdroje, ze kterého bylo čerpáno, prospělo lepší orientaci v nich.

Součástí monografie je výkresová příloha obtištěná na dvou rozkládacích arších všitých do středu sešitu. Toto řešení si vynutilo zvolené měřítko 1:400. Právě výkresová část je proti předcházející, číslům zklamáním. Je méně bohatá, což pravděpodobně souvisí s nedostatkem výkresové dokumentace u obou lodí, ale má i faktické nedostatky. U výkresu Zuikaku, datovaném bez dalšího upřesnění do roku 1944, nesouhlasí počty zbraní na bokorysech a půdorysu. Jedná-li se, na což lze usuzovat instalovaných raketometů, o poslední modifikaci, pak jednotlivé pohledy neodpovídají nejen sobě navzájem, ale neshodují se ani s tvrzeními uvedenými o výzbroji v textu. Za ne zrovna šťastné řešení je možné považovat i přetištění části originálních výkresů. Jejich vypovídací hodnota je se zřetelem na kvalitu reprodukce nízká. Výkresy, stejně jako dvacet osm fotografií, doprovází vedle polského i anglický text.

Vnitřní strana barevné obálky obsahuje, vedle pěti bokorysů a jednoho axonometrického pohledu letounů působících z obou lodí, rovněž třípohledový obrázek netradiční kamufláže použité u Zuikaku v bitvě u mysu Engano, z 25. října 1944. Také její podoba se může stát předmětem polemiky. Existující fotografie ukazují na letové palubě místo prezentované soustavy bílých pruhů pouze jednu bílou přerušovanou čáru v ose plavidla. Výtah č. 2 si ponechal původní šedou barvu a nástavba měla pravděpodobně tmavě zelený nátěr a zapojovala se tak do schématu, jež mělo připomínat siluetu plavidla. Na tomto místě zmiňme i absenci u předcházejících titulů uváděného popisu zbarvení plavidel, který by se zvlášť uplatnil u zmíněné kamufláže.

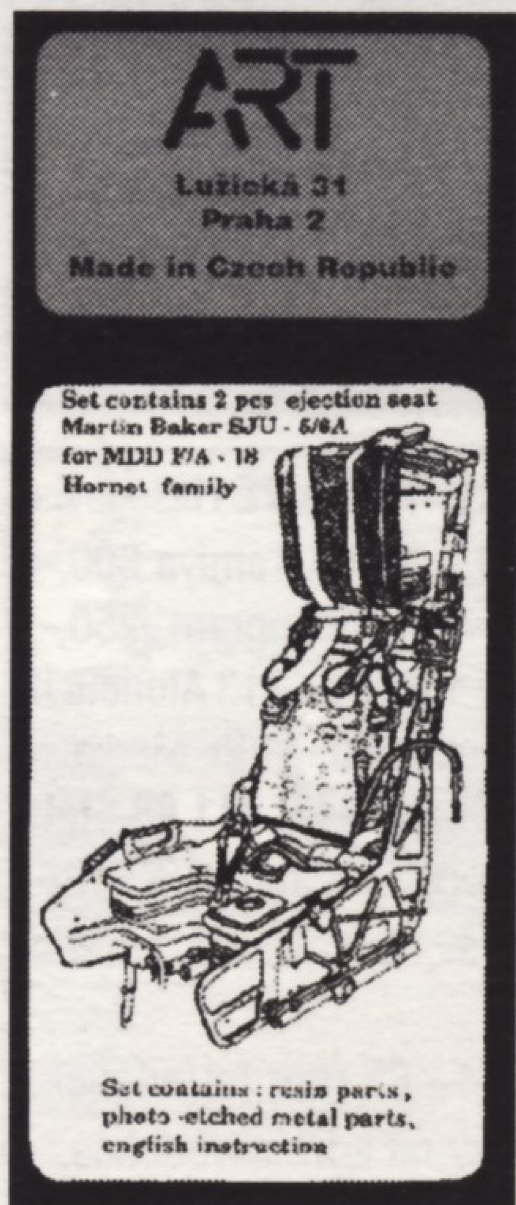
I přes některé nedostatky a skutečnost, že celkový výsledek je poněkud horší než u prvních dvou sešitů série, jde o kvalitní práci a nezbývá věřit, že polský vydavatel přijde s dalšími. Na našem trhu, na publikace s lodní tématikou dosud chudém, lze podobné novinky jen přivítat.

Ing. Zdeněk Novák



model: vystřelovací sedadla ACES II a SJU 5/6A
měřítko: 1:48
výrobce: ART
katalog. číslo: 48001 a 48002
doporučená cena v ČR: 125,- Kč

Je potěšující sledovat vznik nových firem, zabývajících se výrobou různých doplňků pro plastikové modely. Modelář tak má vcelku slušný výběr a konkurenční boj jistě pomáhá zvedat i kvalitu výrobků.





Mezi nově narozené firmy patří i ART, který právě přichází na trh se dvěmi novinkami. Jsou jimi vystřelovací sedadla Martin Baker SJU 5/6A pro MDD F/A-18 Hornet a ACES II pro typy F-15, F-16, A-10 a F-117.

Na první pohled zaujme vkusný zlatočerný přebal, chytře kombinovaný s čirým vakuovým výliskem, který nejen odkrývá celý obsah sady, ale také ji dobře chrání. Ve střední části je umístěna rozměrná planžeta s leptanými díly, pod kterou je schován návod na sestavení sedadel (každá sada obsahuje dvě sedadla). V dolní části přebalu se pak vyskytují vlastní polyuretanové odlitky.

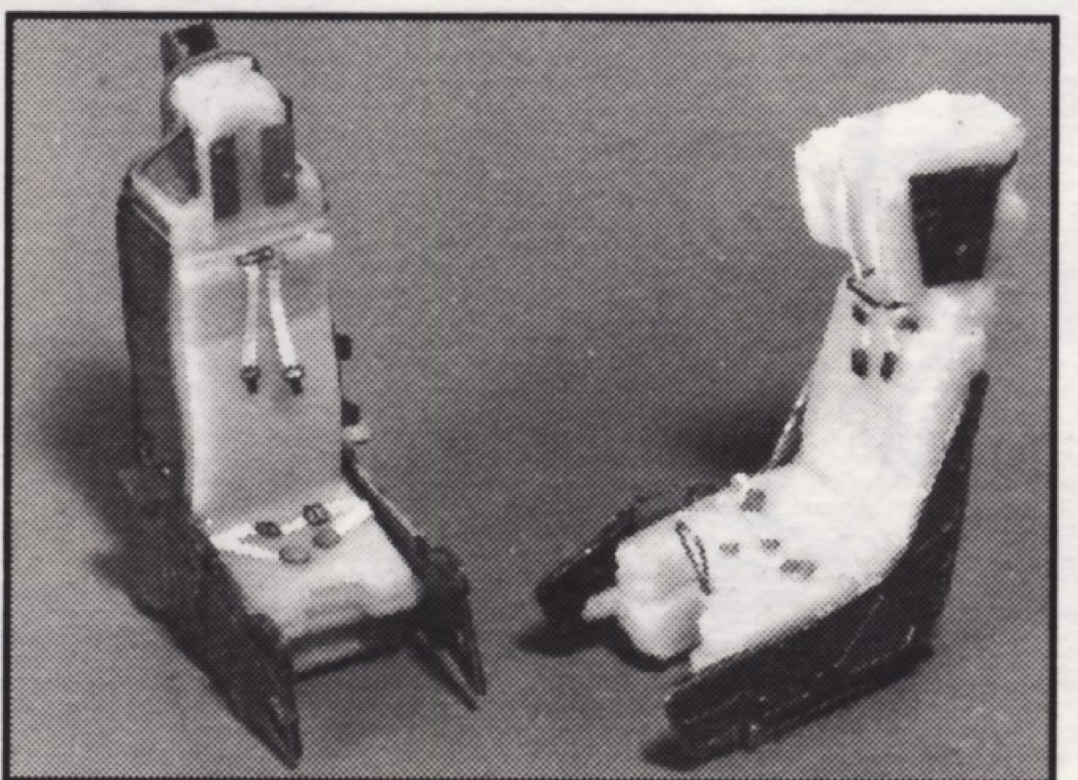
Toto lze tedy vidět při povrchním zkoumání sad. Nyní se blíže podíváme na jednotlivé části sady.

Návod je řešen přehledně a názorně ukazuje umístění leptaných dílů na odlitky sedadel. Chybějí však jakékoli údaje o zbarvení jednotlivých částí, a proto je nutné si před zahájením prací obstarat alespoň fotografii, která pomůže dovést stavbu do úspěšného konce.

Leptaných dílů je opravdu požehnaně, jsou to však přehledně uspořádány i očíslovány. Vyřezáváme je na tvrdé podložce a lepíme vteřinovým lepidlem za pomoci pinzety.

Polyuretanový odlitek je na první pohled čistý, bez otřepů a chybí i nálitek, který známe od Verlindena či od True Details. Objevíme však několik bublinek na povrchu odlitku, které nejspíše zakryjeme některým z leptaných dílů. Pokud ne, pak nezbývá, než je vteřinovým lepidlem zatmelit a poté začistit. Nedostatků je opravdu poskrovnu. Za nejmarkantnější považuji absenci madla vystřelovacího mechanismu u sedadla ACES II.

Oba typy sedadel vypadají po sestavení a nabarvení opravdu dobře a vcelku odpovídají svým velkým vzorům. Můžeme jimi obohatit interiér vybraného modelu, který sedadla patřičně oživí. Novinky firmy ART lze tedy hodnotit velice kladně a již teď se můžeme těšit na další výrobky. Budou to doplňky na Wildcat pro model firmy Tamiya a půlpalcové kulomety Browning.

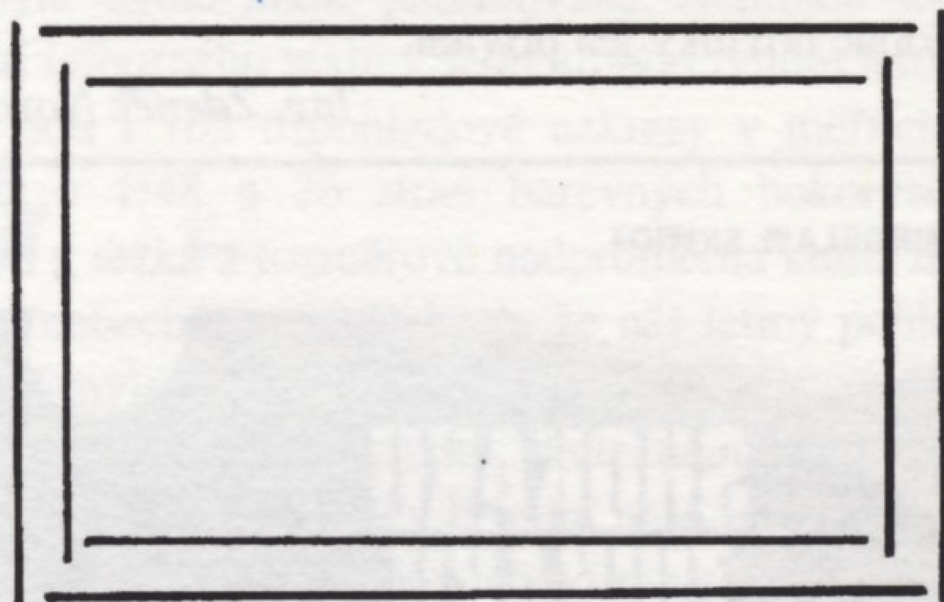


Diorama - Hand Made

Tomáš Jakl

Stavby jsou vděčným námětem. Především ruiny v různém stadiu rozkladu. O tom, jak vypadají domy po použití různých metod devastace, se můžeme dočíst v knížce Billa Mauldina „Na frontu" - mimochodem asi nejlepší knížce o každodennosti amerického vojáka v Itálii v letech 1944/1945 - na str. 77:

„Člověk obyčejně pozná podle zřícenin, které zůstaly, jaký druh boje se ve městě odehrával a čeho bylo třeba k dobývání. Jsou-li budovy celkem v pořádku - jen s rozbitými okny, dveřmi a s poďobanými zdmi - pak to byl rychlý

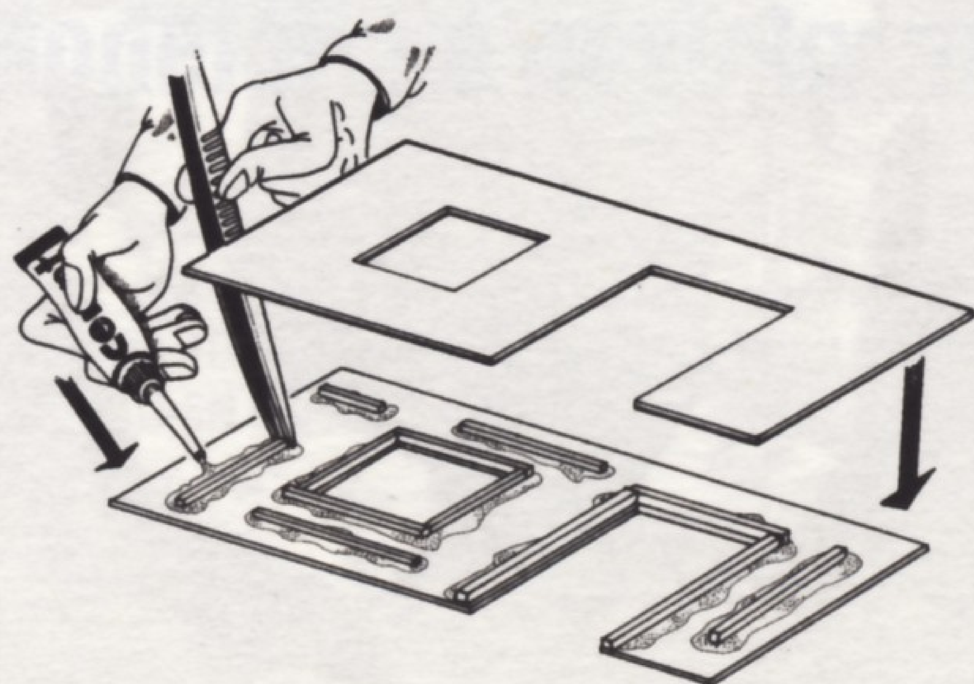


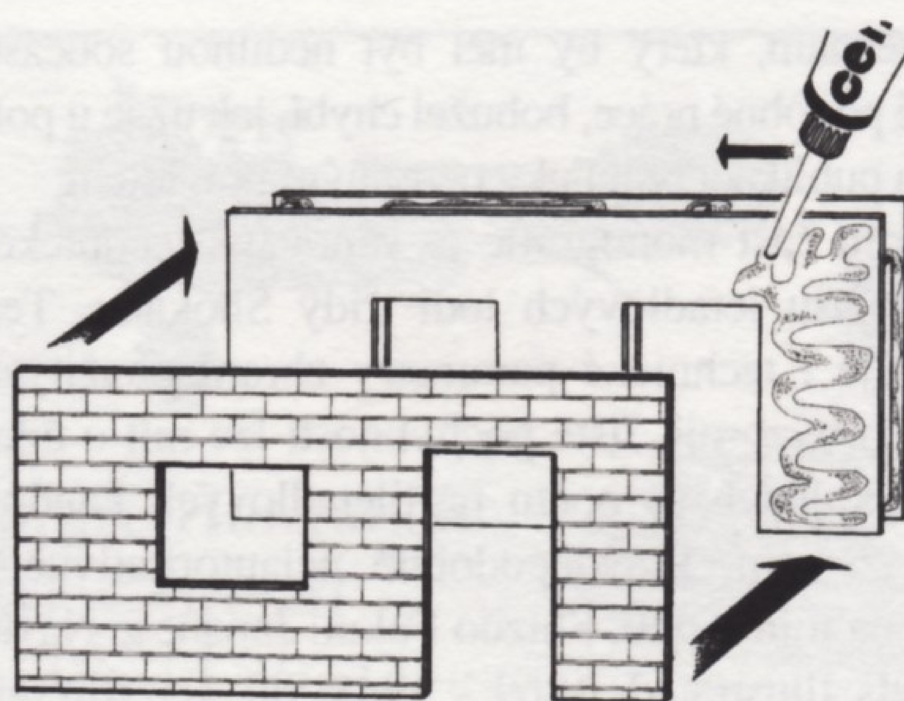
pouliční boj muže proti muži se samopaly, granáty a možná jedním nebo dvěma kulomety."

„Stojí-li většina zdí, ale střechy mají rozšklebené díry a místnosti jsou rozbity, pak vstupu vojska předcházela dělostřelecká přehrada. Jsou-li díry v oněch částech střech, jež jsou přikloněny do směru ustupujícího nepřítele, pak nepřítel ostřeloval město po provedení ústupu."

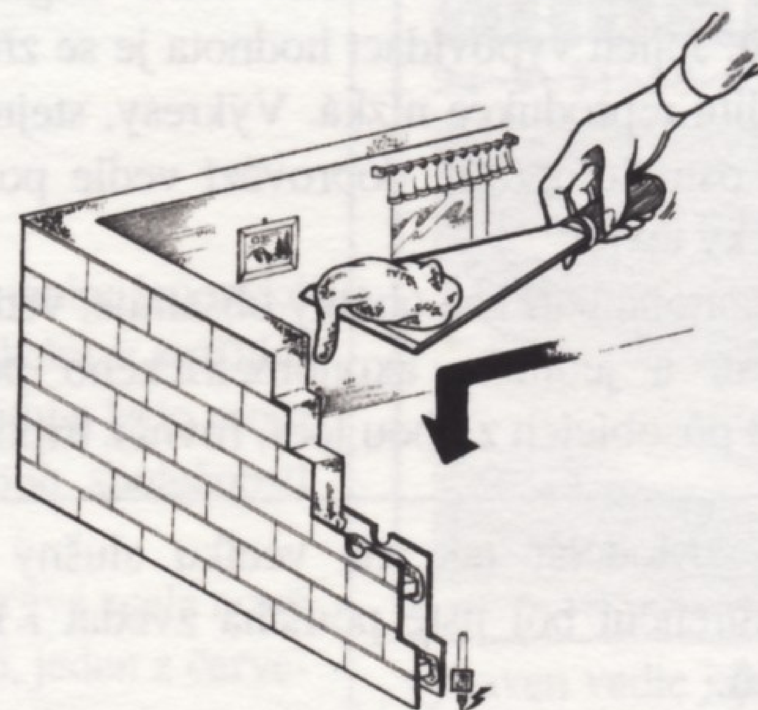
„Nezbylo-li z města skoro vůbec nic, byla to letadla. Bomby jaksi vyhazují věci do vzduchu a pak je pouští na hromadu. I obrovské plechové rolety, které obchodníci stahují přes výklady, zbortí se a vylétnou do vzduchu v podivných vyboulených tvarech."

Klasické vstřikované modely zřícenin v měřítku 1:76 vkládá do svých stavebnic Matchbox, mají ale jednu podstatnou nevýhodu: jsou pouze jednostranné. V měřítku 1:72 skončila Hasegawa u stanů a strážní budky a Esci - blahé paměti - u pytlů a protitankových zátarasů. V měřítku 1:35 je situace poněkud lepší, Italeri a Tamiya mají několik zřícenin ve svém výrobním programu. Vacuformové modely devastovaných budov jsou u nás zastoupeny produkcí polské firmy REMI v měřítkách 1:72 a 1:35. Z vacu výlisků se skládají oboustranné díly, které se vstřikovaným plně vyrovnají. Sympatické je, že firma obvykle stejný model uvede na trh v obou, mezi staviteli dioramat nejrozšířenějších měřítkách. Další možností, hlavně v měřítku 1:35 jsou modely keramické, takřka dioramařské





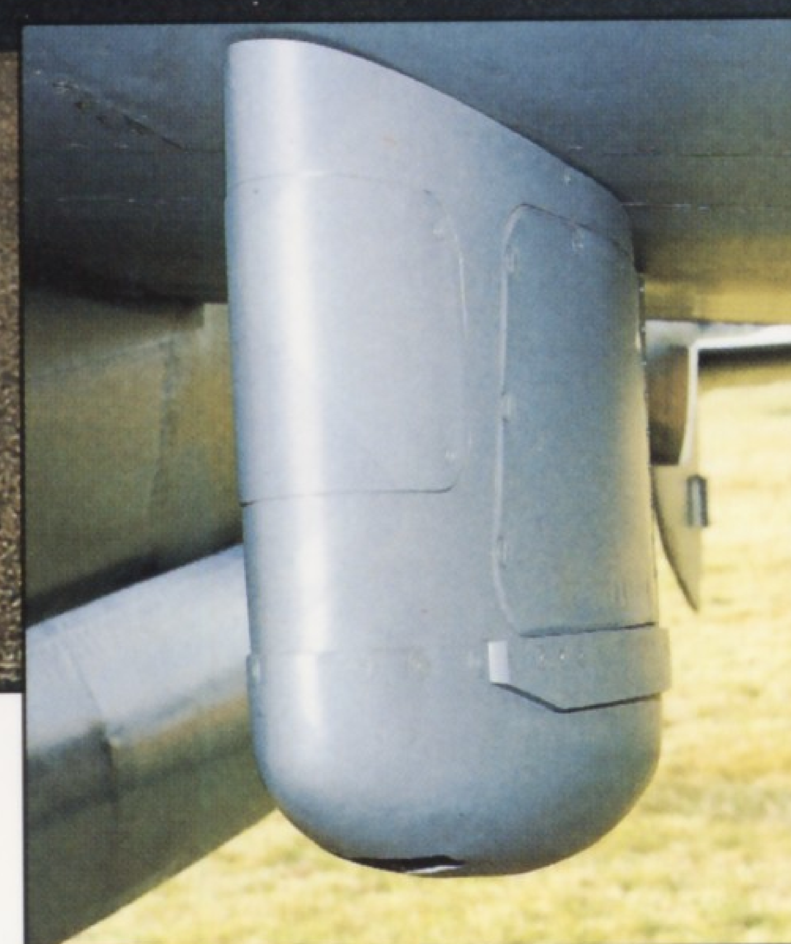
shortruny, vyráběné i u nás. V menších měřítkách (1:76, 1:72) si můžeme - pokud přimhouříme oko a nebudeme trvat na tom, že některá z figurek musí zrovna procházet dveřmi - vybrat z téměř nekonečné nabídky firem, zásobujících železniční modeláře v měřítku HO - tedy 1:87. Zde je skutečné možné získat téměř vše, od kadibudky po středověký hrad. Ovšem tyto stavebnice jsou pro nás jen polotovar, do podoby po patřičném bojovém opotřebení se musí upravovat. Pokud si ani z takto široké palety nevybereme, či lépe: pokud nenarazíme na vhodný hotový či podle našich představ upravitelný model, nezbyde nám, než potřebnou nemovitost stvořit vlastníma rukama. Osvědčený postup radí slepovat zdi jako sendvič plastiková destička - sirky - plastiková destička. Vyhořelé zápalky se na oddělení dvou stěn zdi hodí, protože jsou levné, je jich dost, jsou hranaté a mají konstantní průřez. Pro tenké zdi se samozřejmě hodí naplocho položená párátka. Stěny zamýšlené budovy si nejprve narýsujeme v měřítku na



čtvrtku. Narýsované stěny vystřihneme a obkreslíme na destičku tvrzeného polystyrenu. (Nejlépe „Vstup zakázán" - dají se už konečně také koupit, takže se domků lačný modelář už nemusí plížit nocí za kýženou tabulkou a za značného vlastního nepohodlí navíc jejím odstraněním ohrožovat ostatní spoluobčany.) Od každé stěny vyrobíme dva kusy. Jeden z nich - ten, který bude po sestavení budovy uvnitř - zkrátíme o tloušťku kolmé zdi. (1) Plochu vnějšího dílu, která bude obrácena do zdi, polepíme sirkami. Okenní, dveřní a jiné otvory obložíme také sirkami. Po zaschnutí na sirky přilepíme vnitřní stěnu.(2) Musíme si dát pozor, aby oba díly na sebe přesně lícovaly. Tímto způsobem vyrobíme postupně všechny - obvykle čtyři - zdi budovy. Po jejich zaschnutí budovu sestavíme. Z tapety pro železniční modeláře s potiskem imitujícím cihlovou nebo kamennou zeď vyrobíme pomocí stejných šablon, jaké jsme použili na zdi samotné, tvary shodné s tvary zdí a polepíme jimi budovu. (3) Omítku i vnitřní malbu buď namalujeme bílou temperou přímo na tapetu, ta ale po několika letech opět vystoupí. Lepší je imitaci cihel či kamenů polepit toaletním papírem pomocí stejného roztoku, který jsme použili na posyp. (Lepidlo na tapety či Herkules s vodou 1:1 a v něm rozmíchaná - v tomto případě bílá - tempera.) Toaletní papír až překvapivě dobře umožňuje naznačení otlučené, opadané, vlhké či odchlíplé omítky. Pouze je nutné dát si pozor na orientaci vláken papíru a dodržet ji všude stejnou. Samozřejmě je i zde vhodné experimentovat a také dívat se kolem sebe - například čím vlhčí omítka, tím tmavší; vlhkost se soustřeďuje u okrajů odchlípnuté omítky a podobně. Také stopy po střelách nejsou očouzené - nejedná-li se o zásah malorážným kanónem, ale to už je pak pořádná díra. Pokud stavíme rozvalenou cihlovou zeď, nejprve si budoucí stěnu podle šablony obkreslíme na cihlovou tapetu, na té vystřihneme místo rozvalení podle spár cihel a teprve potom obkreslíme na polystyren. To proto, aby se zeď dělila v místech odpovídajících tvaru cihel a nikoliv naopak. Prostor mezi bočnicemi uvnitř zdi oddělíme sirkou a vyplníme sádrou.(4) Tu pak natřeme cihlově červeně a z antuky (1:72), nebo ze setu cihel (1:35) znázorníme rozvalené cihly okolo zdi. Opět platí, že materiál se nemůže sám od sebe vypařit a zůstává v nejbližším okolí díry. Nezapomeneme na komín, který prochází všemi podlažími budovy, a pokud stavíme spáleniště, kde nejsou žádné dřevěné části, celou budovu silně načerníme a jsme hotovi.

Příště bude řeč o vnitřní struktuře budov a o dřevěných konstrukcích.





P-38J Lightning

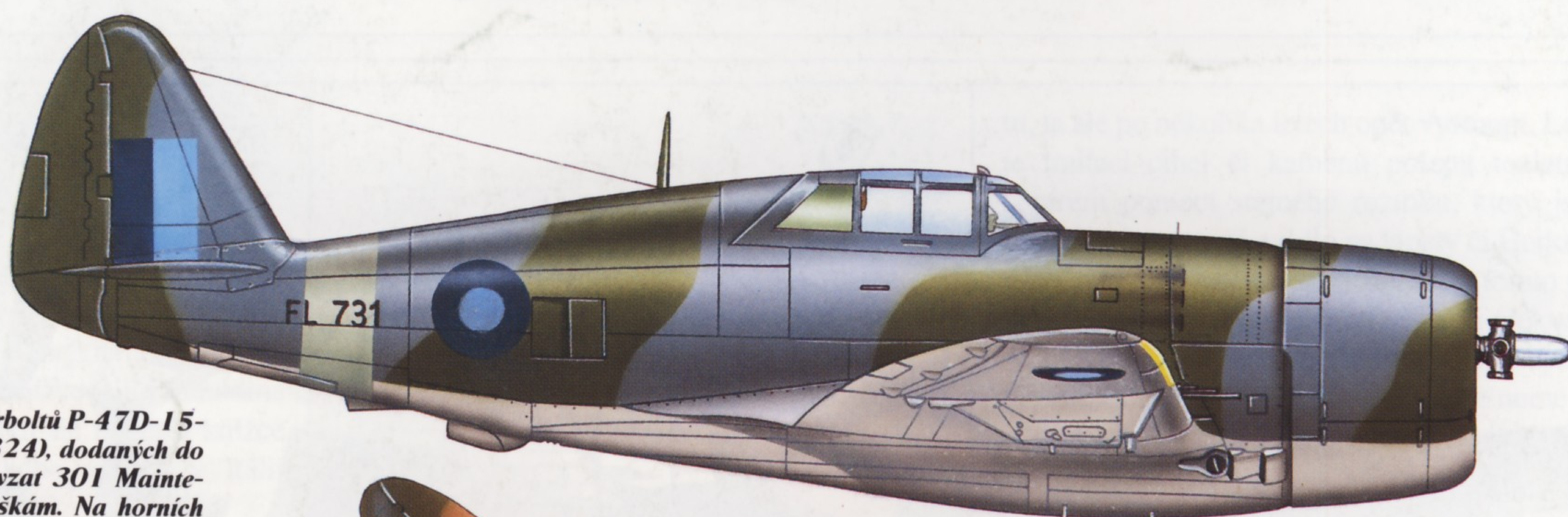
(Letoun z vlastnictví The Fighter Collection, fotografoval M. Mamula)





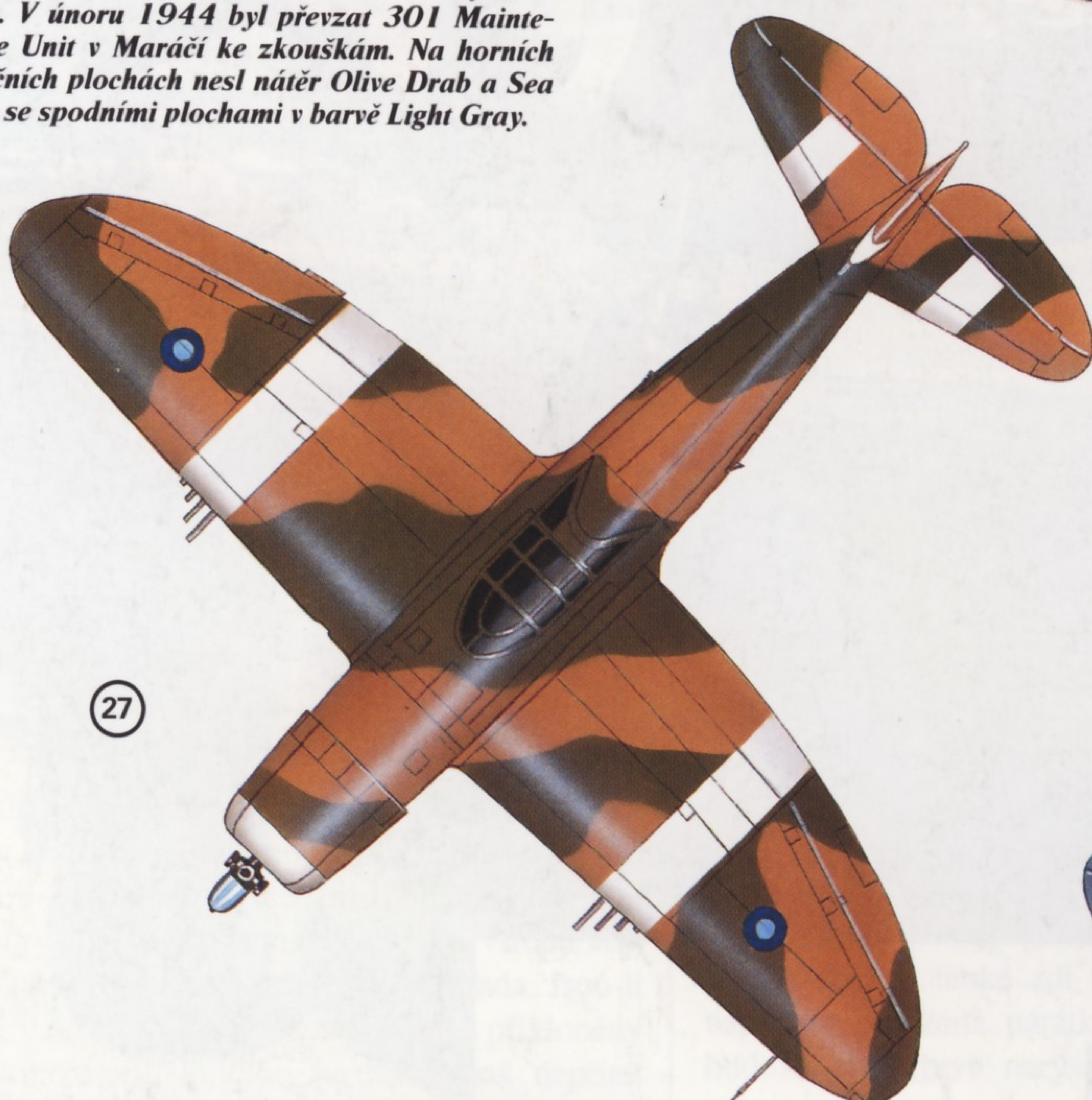




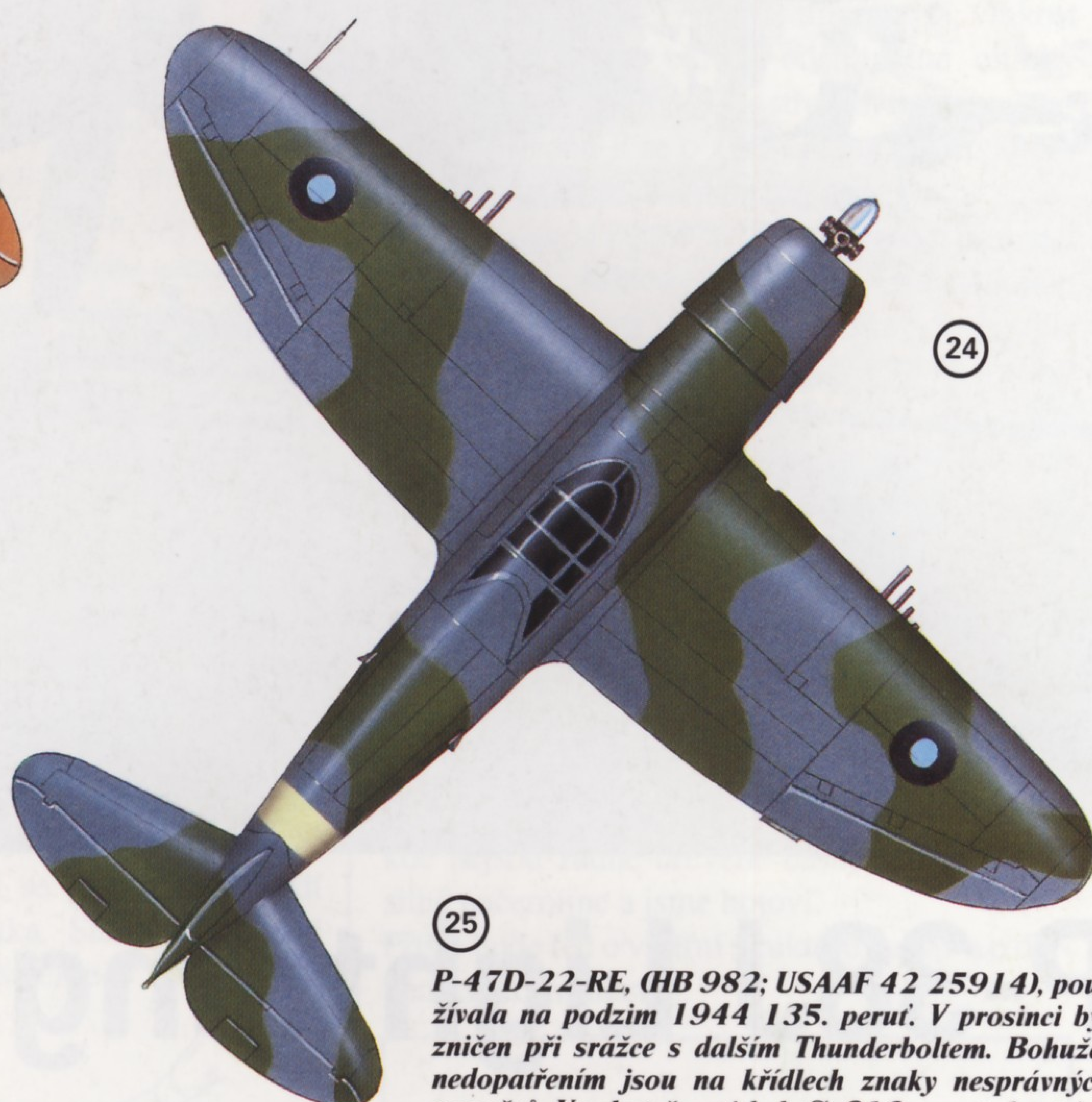


(24)

Jeden ze dvou prvních Thunderboltů P-47D-15-RE (FL 731, USAAF 42 76324), dodaných do Indie. V únoru 1944 byl převzat 301 Maintenance Unit v Maráčí ke zkouškám. Na horních a bočních plochách nesl nátěr Olive Drab a Sea Gray se spodními plochami v barvě Light Gray.



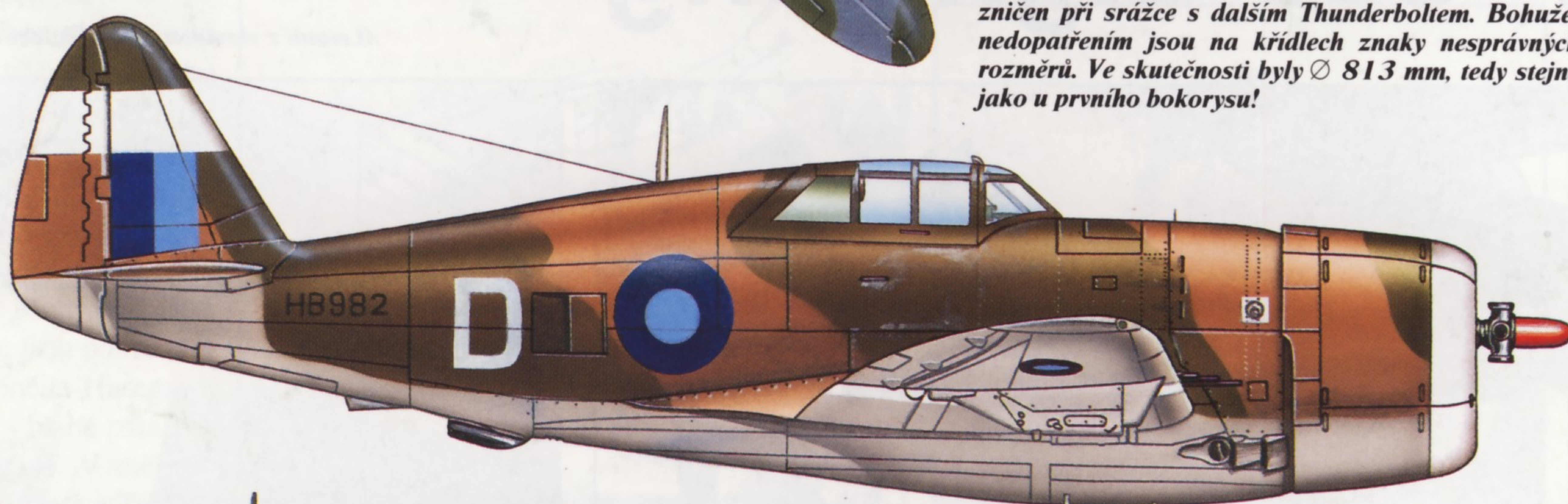
(27)

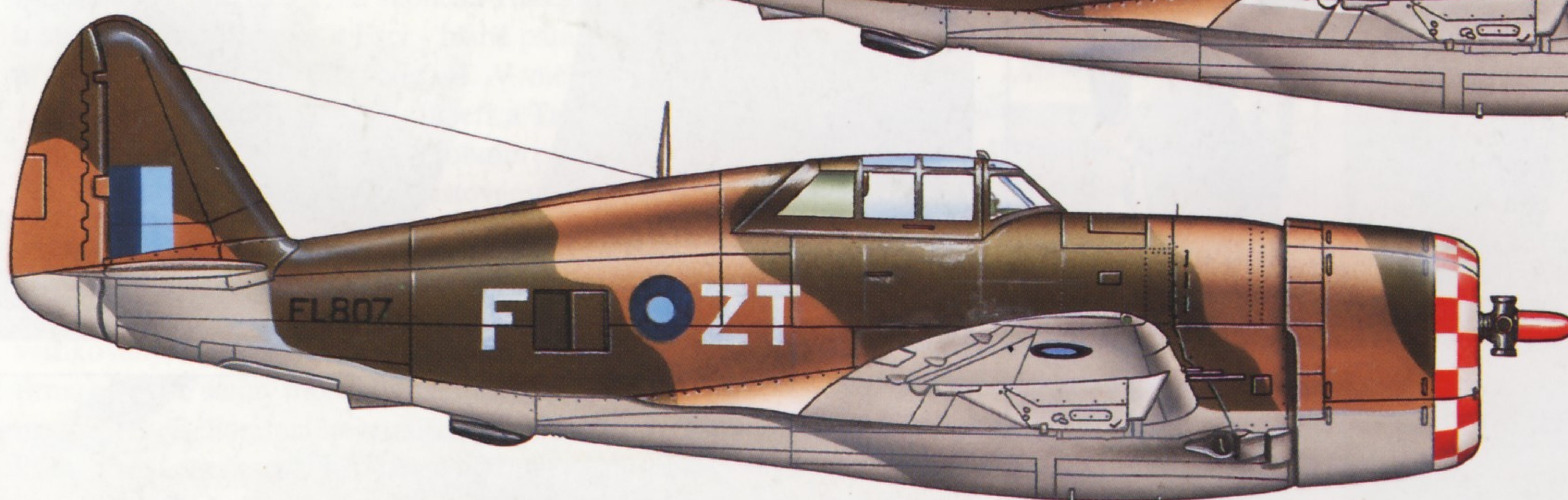


(24)

(25)

P-47D-22-RE, (HB 982; USAAF 42 25914), používala na podzim 1944 135. peruť. V prosinci byl zničen při srážce s dalším Thunderboltem. Bohužel nedopatřením jsou na křídlech znaky nesprávných rozměrů. Ve skutečnosti byly ∅ 813 mm, tedy stejné jako u prvního bokorysu!





(26)

P-47D-22-RE (FL 807; USAAF 42 25791), létal na přelomu let 1944 a 1945 u 258. perutě. Červenobílé šachovnice na kapotě nosily Thunderbolty 258. perutě od října 1944, později byly nahrazeny standardními bílými prstenci.

(27)

P-47D-22-RE, (HD 173; USAAF 42 26228), létal od dubna do června 1945 ve stavu 113. perutě. Zbarvení je typické a odpovídá oběma předchozím. Horní a boční plochy jsou kryty nepravidelnými poli Dark Green a Dark Earth, zatímco spodní jsou v barvě Medium Sea Gray.

